El Coche Motor de Rincón del Bonete



El Coche Motor de Rincón del Bonete

Introducción:

Sí de historias y leyendas de los ferrocarriles uruguayos hablamos, esta que trataremos aquí es una de esas tantas fábulas que se desarrollan de manera paralela a las grandes empresas de ferrocarriles uruguayo que existieron en Uruguay, pero de la cual poco se sabe. Es una de esas historias pequeñas, con pocos datos, con muchas dudas, pero que aun así a pesar de que no fuera una enorme influencia en el imaginario colectivo, también formaron parte de la historia de los ferrocarriles uruguayos.

Esta es una historia pequeña, una historia encausada en sí misma, pero que también es importante conocer, y como ocurre muchas veces, el vehículo que trataremos aquí es una esas cosas que muchos llegaron a conocer pero que pocos pueden aportar información fidedigna para dar como concluido este gran misterio. Nacido como producto de una necesidad, a más de 80 años de creerse, son más las dudas y suposiciones, que datos y fecha concretas que logren dar una idea firme de su historia real.

Construcción de la represa Rincón del Bonete con los trenes de trocha angosta a plena actividad.





Imagen donde se aprecia el edificio de la Usina provisoria y la vía que entraba por la izquierda. Este edificio auspiciaba de garaje al coche motor de Rincón del Bonete

Rincón del Bonete:

La república oriental del Uruguay, se había abocado desde hacía ya bastante tiempo antes de la construcción de Bonete, al estudio de la posibilidad de generación de energía eléctrica, utilizando sus recursos hídricos, por la sencilla razón de que, a pesar de los estudios realizados, no había sido posible hallar yacimientos de importancia, de combustible sólido o líquido. Por tal razón, la Ley Nº8308 del 16 de octubre de 1928 destinó fondos para proseguir los estudios que ya se habían comenzado tiempo atrás, en el Río Negro y también para estudios paralelos en el Salto Grande del Uruguay y el Río Queguay.

La represa de Rincón del Bonete, denominada Represa Dr. Gabriel Terra durante el período de facto en Uruguay de 1973 a 1985 como homenaje a Gabriel Terra, fue una central hidroeléctrica inspirada en 1904 por el ingeniero uruguayo Víctor Sudriers, proyectada por el ingeniero alemán Dr. Ing. Adolfo Ludín en 1933 e inaugurada el 21 de diciembre de 1945, la cual fue desde el principio perteneciente a la empresa estatal de energía de Uruguay, UTE, empresa creada en 1912. Su capacidad nominal actual es de 160 MVA. Se ubica en el curso del Río Negro, pocos kilómetros aguas arriba de Paso de los Toros, y su embalse es el de mayor capacidad en el país, tardando tres meses en disminuir desde su nivel máximo a su nivel mínimo operativo cuando están en

funcionamiento las cuatro turbinas tipo Kaplan, cada una de las cuales es alimentada por una tubería de 7 m de diámetro. Los estudios demostrarían las enormes ventajas económicas de aprovechamiento hidroeléctrico del Río Negro, que ofrecía como ventaja su mayor proximidad a los centros de consumo y la capacidad de escalonar su capacidad en forma que correspondiera al desarrollo de la república.



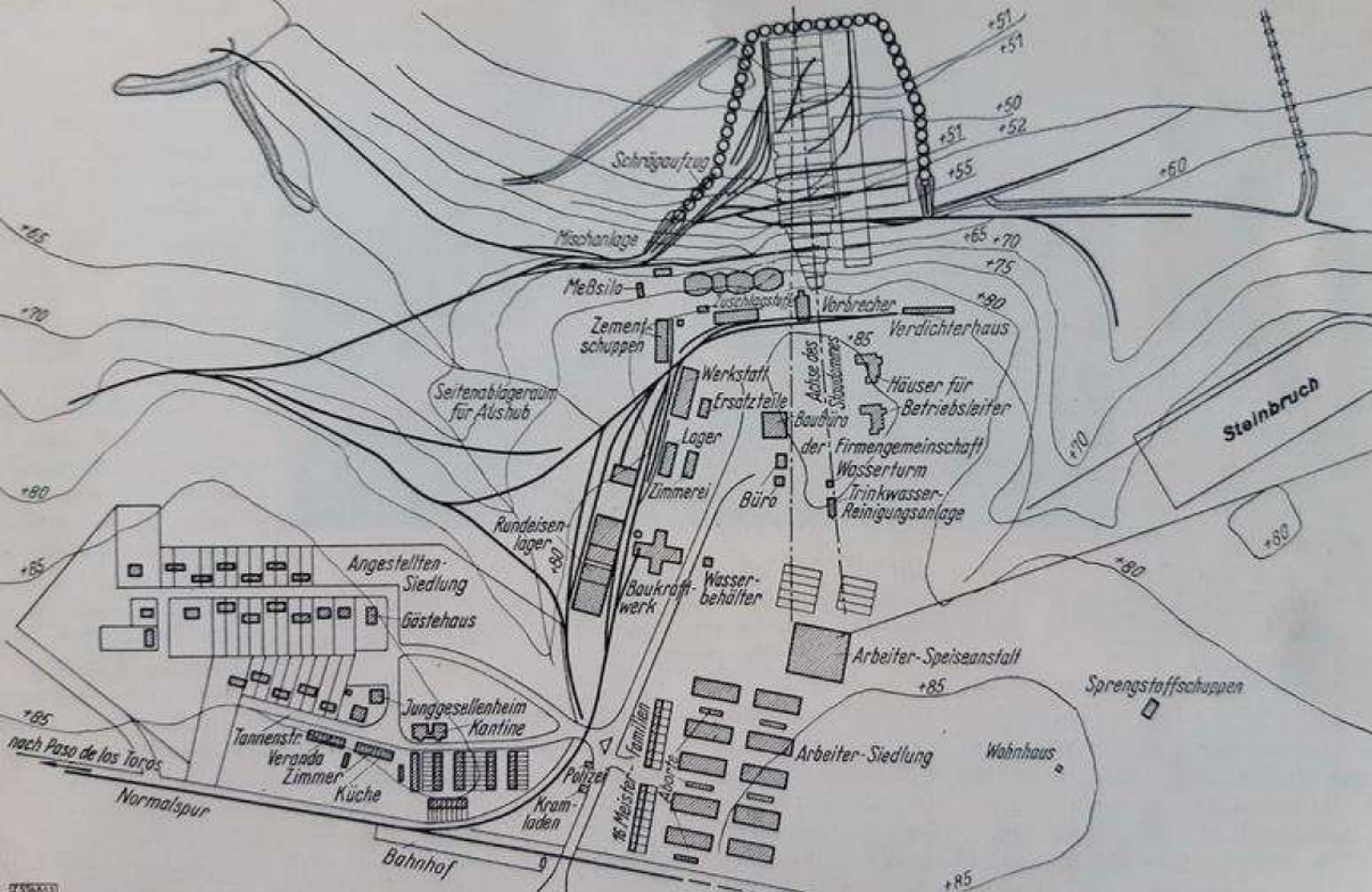
Tramo de vías de la línea principal que comunicaba Paso de los Toros con Rincón del Bonete

En 1934, la empresa de energía eléctrica local, conocida como UTE (Usinas y Teléfonos del Estado) pasa a ser contratista de las obras de la represa; en los años previos a la Segunda Guerra Mundial, Uruguay mantenía fluidas relaciones diplomáticas y comerciales con las potencias mundiales; Estados Unidos de América, Reino Unido o Inglaterra, Francia y Alemania. En el marco de las relaciones comerciales, en 1937 y luego de dos llamados a licitación de los cuales se declararon ambos como “desiertos” la adjudicación de la obra fue asignada a un consorcio de origen alemán. Este consorcio con el cual se firmó el contrato, estaba formado por 3 empresas alemanas siendo una de ellas, conocida como GEOPE (la misma que tiempo

antes había construido para UTE, la Central Térmica, Batlle y Ordoñes), realizándose el balance de pagos de las obras con la exportación de mercaderías a Alemania.



Señal de Avanzada del Ramal a Rincón del Bonete, ubicada en paso de los Toros, ella comandaba el ingreso o egreso desde ese ramal.



Plano alemán de 1939; ataguías en el Rio Negro, Rincón del Bonete

Para la construcción de la represa, la empresa GEOPE se consorció con otras 2 empresas alemanas, llamando a dicho consorcio con un complejo nombre en alemán, el cual se desconoce, pero aquí en Uruguay se lo conoció bajo el nombre de *''El Consorcio Alemán''*. El mismo, trajo al país un contingente de unos 40 técnicos alemanes, los cuales fueron instalados en una población construida para tal fin, en cómodas casas chalet agrupadas en lo que es hoy la zona norte de la población de Rincón del Bonete. Los técnicos uruguayos y trabajadores fueron alojados en complejos de viviendas y barracas construidas rápidamente en 1937, en la zona sur de la población, alejados de la zona donde habitaban los técnicos alemanes y sus familias.

La ubicación donde seria emplazaba era una zona de difícil acceso, sin caminaría y de terreno sinuoso. Fue entonces necesaria, la realización de un ramal ferroviario (aunque se podría denominar también como un desvío privado), el cual sería propiedad de la empresa UTE, o sea, se trataba de un ramal ferroviario "privado" o, mejor dicho, publico, no estando el mismo dentro de la red de ferrocarriles ingleses, aunque si estaba conectado a la línea a Rivera del Central Uruguay Railway, desprendiéndose un desvío a 585 metros de la estación Paso de los Toros, de la empresa inglesa.

Desde el comienzo, UTE ofreció en el pliego licitatorio para la construcción de la represa, la construcción de la línea férrea, la cual sería realizada en 1937 por la empresa constructora Giannattasio y Berta (La más grande constructora vial de la época) partiendo de un desvío que se abría hacia el noreste en curva, e iba rodeando la ribera del río negro, siempre en curva hasta llegar a la zona próxima a la represa, donde comenzaba a descender tomando una curva cerrada a la izquierda, esta de la vía zona se asemejaba a una letra S la cual al terminar en la parte más profunda al nivel del río, se

colocaban paralelas a este continuando en recta hasta el lugar donde seria construida la represa, o más precisamente, la sala de máquinas de la misma.



Imagen del 7 de febrero de 1943, donde se aprecia al coche motor detenido en la entrada del garaje en la usina provisoria. También se aprecia el tanque de agua y varias otras vías.

La distancia recorrida desde Paso de los Toros hasta aquí era de 11,80 kms kilómetros y desde ese entonces, se transformaría en el desvío privado más largo de pais, ya que toda la propiedad sobre la cual estaría colocada la vía, eran terrenos expropiados por UTE, solo que la denominación oficial fue *"Ramal Rincón del Bonete"* sobre este ramal, serian entonces, transportados todos los equipos, personal, materiales y todo lo que fuera necesario para la construcción de la obra.

En épocas posteriores, el ramal contó en la parte superior de los terrenos de la represa, con una estación de muy pequeño porte, a la cual el tren llegaba por el costado, deteniéndose en un andén muy largo donde aparcaban las excursiones fono-eléctricas, las cuales no siempre descendían hasta la parte baja de la represa propiamente dicha, a causa de un problema en la curva, que, hacia muy complicado luego, volver a subir el

repecho al regreso, con trenes pesados. Al final del andén, existía un tanque de agua negro, donde las locomotoras de trocha estándar se reabastecían de agua, además de existir una mesa giratoria. La vía seguía luego en descenso, dando la vuelta hasta llegar a la parte más profunda del ramal.



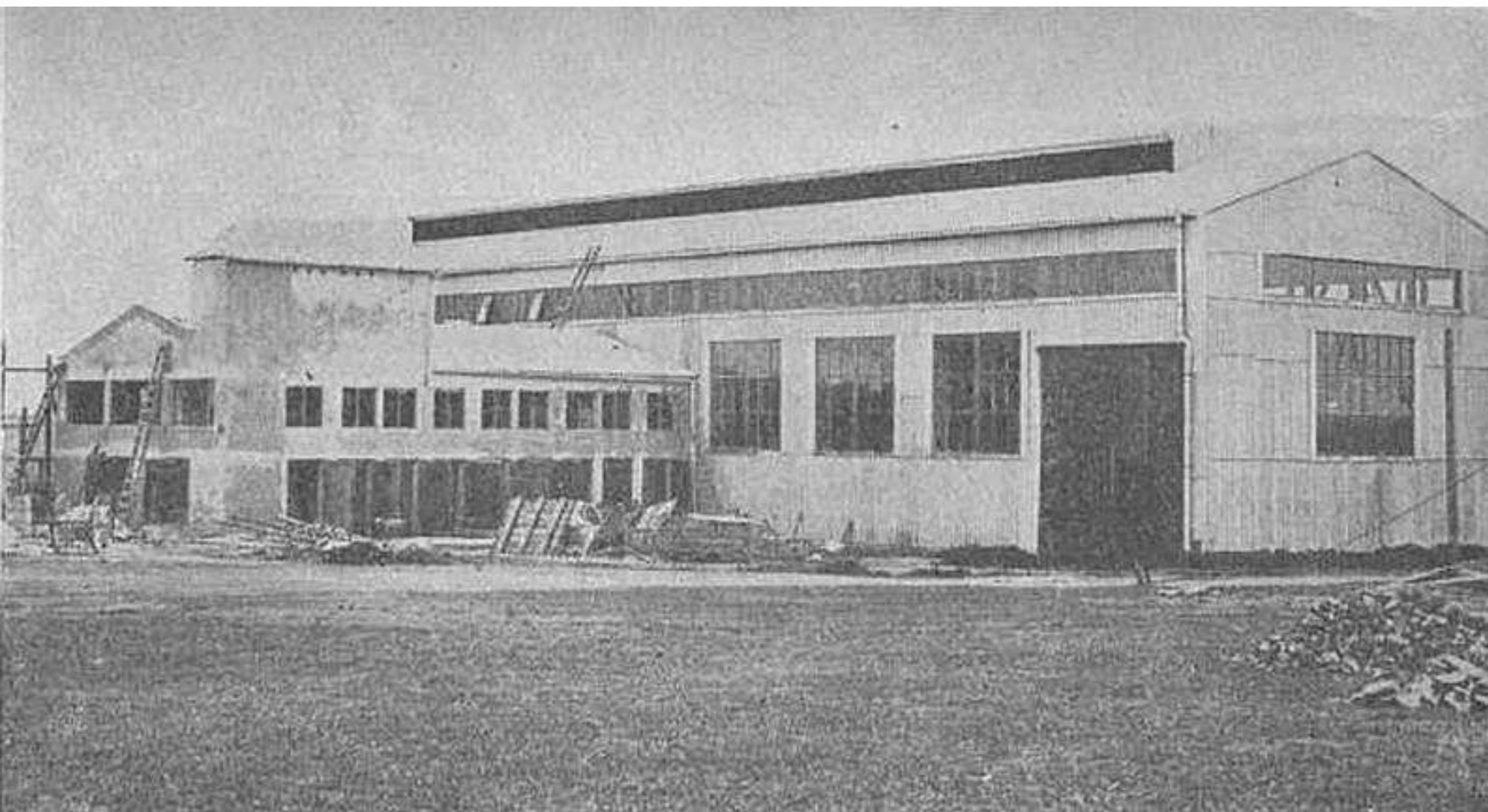
Un acercamiento de la imagen de la fotografía anterior, el aparato blanco en la entrada es el coche.

Por detrás de la estación, existían dos grandes andenes de piedra por donde circulaba en el centro una vía en curva, comunicando con 3 vías ubicadas a la izquierda de la estación, donde una de ellas, conducía a una plataforma giratoria propia para dar vuelta a las locomotoras. De esta giratoria no hay mayores datos, no se sabe su fabricante ni tampoco su tamaño, pero se cree que sería lo suficientemente grande para dar vuelta a las locomotoras de gran tamaño que ingresaban a veces a la zona, con las excursiones fono-eléctricas y demás. Esta estación era utilizada para el descenso del personal que viajaba desde Paso de los Toros a la represa, y era un edificio pequeño de material, de techo a dos aguas de zinc, con paredes de color blanco y techo rojo.

Por su parte, la propia UTE, dueña y beneficiaria directa de toda la obra, creó El RIONE (Comisión Técnica y Financiera de Obras Hidroeléctricas del Río Negro) un organismo creado por U.T.E. en 1938 y era quien realizaba una *"dirección de obra"* o control sobre los trabajos que efectuaba el Consorcio Alemán, el que por su parte y para la construcción de la obra, utilizó un importantísimo ferrocarril industrial de trocha angosta, de 914mm el cual era movido por 5 locomotoras *Henschel & Sohn, Kassel, Germany* de rodado 0-6-0T y de tamaño importante. Estas locomotoras eran las mismas utilizadas, tiempo antes en la construcción de la central térmica para generación eléctrica, Dr. Batlle y Ordoñez, la cual se encontraba en Montevideo.

Durante los tiempos que se llevó a cabo la obra, desde 1937 hasta principios de 1940, el Ferrocarril Central (C.U.R. – Central Uruguay Railway) dispuso a los coches

Nº 1, 4, 5, 9, 56 y 58 (cuatro coches fabricados por Gloucester y dos fabricados en los talleres de Bella Vista) los cuales eran utilizados por los obreros que trabajaban en la obra, para moverse desde Paso de los Toros hasta Rincón del Bonete y viceversa. Este tren era denominado como *"Servicio Rincón del Bonete".* El cesamiento de dicho tren correspondió a la decadencia del número de personas a movilizar, al terminarse la obra civil y quedar estancado el resto de la construcción.



Usina provisoria, que era a su vez el garaje del Coche Motor de Rincón del Bonete

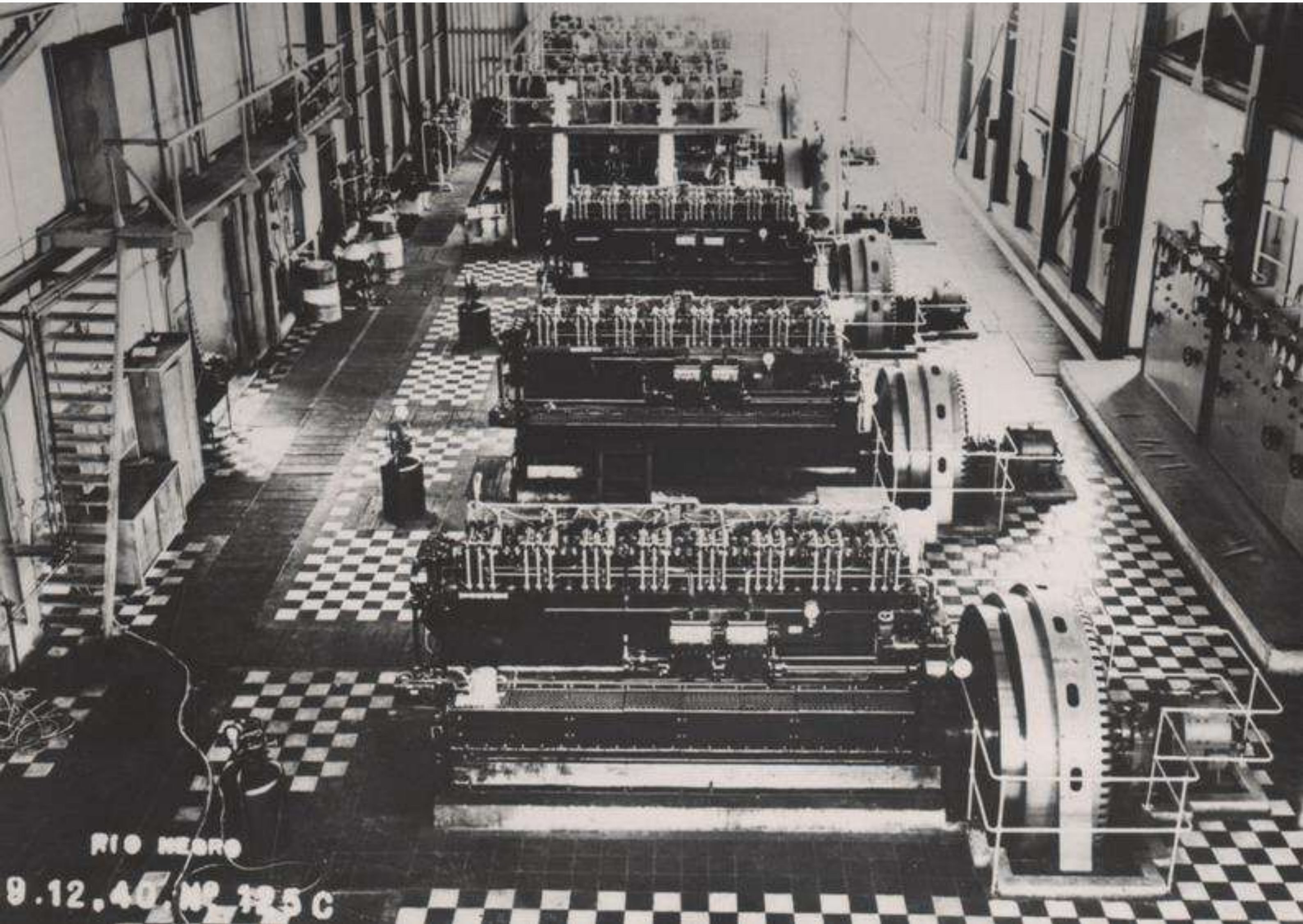
Nace el Coche Motor:

En algún momento, alguien de RIONE se dio cuenta que sería útil contar con alguna clase de vehículo de uso propio, que permitiera utilizar el ramal ferroviario que comunicaba la línea principal del central con la represa de Rincón del Bonete, a modo de no tener que depender del Central para llevar o traer pasajeros o cargas; si bien la represa se comunicaba con la ciudad de Paso de los Toros por medio de un camino, el mismo era de tierra, y si llovía o pasaba algo, el acceso se hacía complejo.

En aquellos años AFTE alardeaba de las bondades que brindaban sus coches motores en detrimento de los considerados "arcaicos" trenes de vapor, mucho más complicados de operar y, además, de una escala económica muy distinta a la propuesta de un vehículo con un motor a explosión. RIONE contaba con una locomotora de vapor y un salón propio, por lo que, sabían perfectamente bien las posibilidades que este tipo de material podían brindar y que no.

En algún momento de finales de los años 30 o principios de los 40, en los Talleres de RIONE (un edificio de importante tamaño ubicado frente a la entrada a la

sala de turbinas de la represa, en la parte sur este de las instalaciones, al cual ingresaban vías de trocha estándar y en el interior del mismo existían varias fosas) técnicos y mecánicos de la propia UTE, comenzaron con la fabricación de un vehiculo autopropulsado para uso en vías, el que se construiría de manera artesanal en su mayoría, utilizando maderas duras y abajo, le fue construido un chasis de hierro acerado. De algún lado habían sacado un motor Ford de 4 cilindros en línea, y con eso lo motorizaron, utilizando la misma caja de cambios del motor, pero adaptando al mismo, una inverosímil transmisión a cadena, que traccionaba al eje trasero.



Interior de la usina provisoria, con los 3 motores diésel acoplados a los generadores (Archivo UTE)

El coche tenía una apariencia similar a una “Cachila” grande, se podría decir que se asemejaba a grandes rasgos a los típicos Ford Thames Trader que la empresa AMDET adquirió en 1948 para usarlos en recorridos dentro de Montevideo… esta similitud se da a causa de que en sí, la carrocería del vehículo, era de un tamaño ligeramente desproporcionado respecto al capot frontal, lo cual era lógico teniendo en cuenta que era una construcción artesanal, y no buscaba ser estéticamente agradable, sino, funcional.

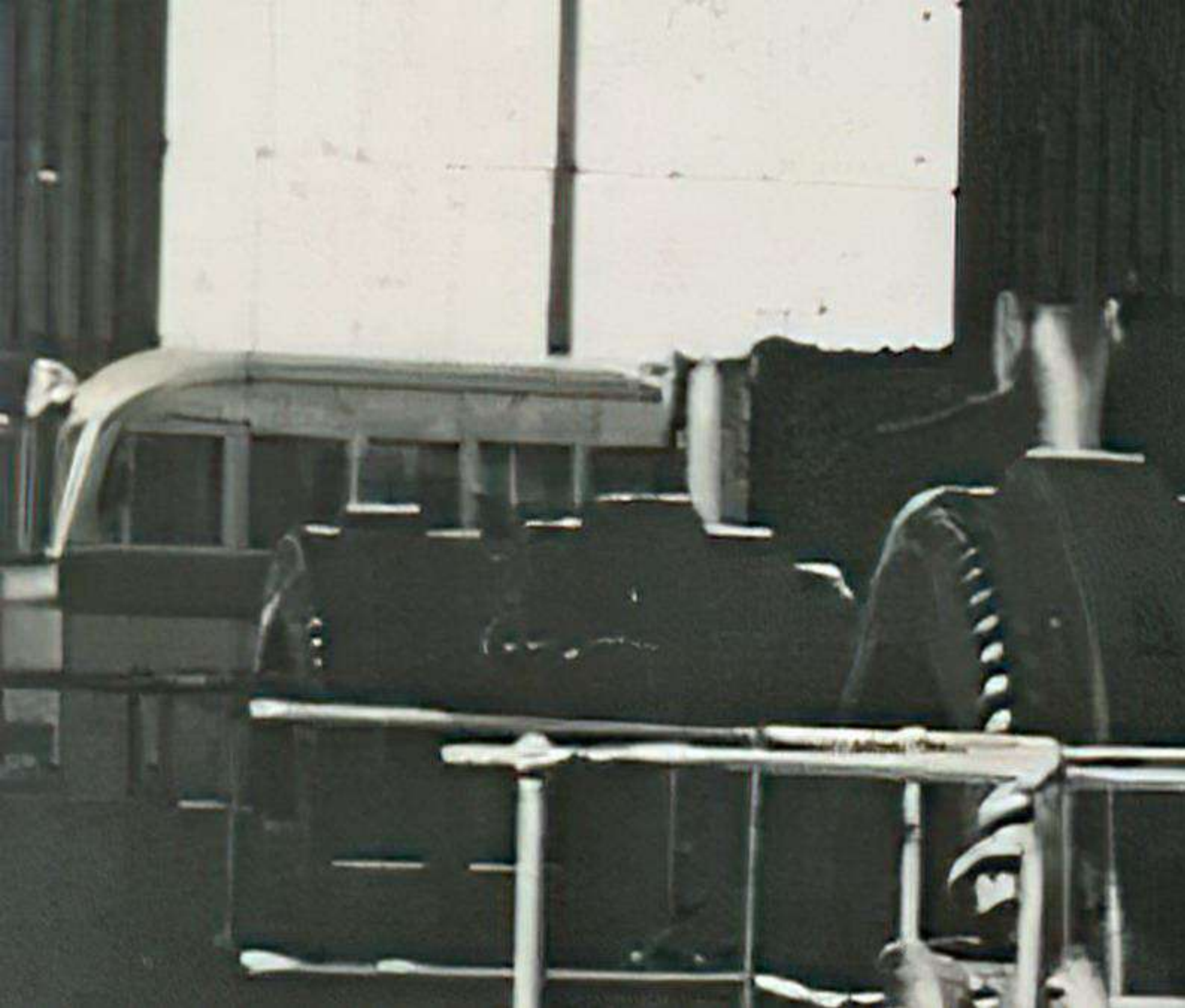


Al fondo se aprecia el coche motor, dentro de la Usina Provisoria en 1941 (Archivo UTE)

El vehículo se apoyaba sobre un chasis de 2 ejes, en el frontal y debajo del radiador, un poco elegante pero muy robusto miriñaque de varillas abulonadas, protegía los bajos de cualquier objeto que se le metiera en el camino. Este miriñaque estaba formado por dos largueros principales en vertical, sobre los cuales iban aguantadas 3 varillas metálicas horizontales, en forma de cuña con un realce en el centro para mayor robustez. Sobre el miriñaque, un enorme radiador, le daba un toque de potencia elegancia a la unidad. El radiador frontalizaba un capot de chapa con dos respiraderos a los lados, que protegían al motor y a los accesorios mecánicos, toda esta estructura estaba montada sobre una plataforma que se extendía desde la parte frontal de la carrocería, sobre el eje delantero, pero la cual era más angosta que la estructura general del vehículo.

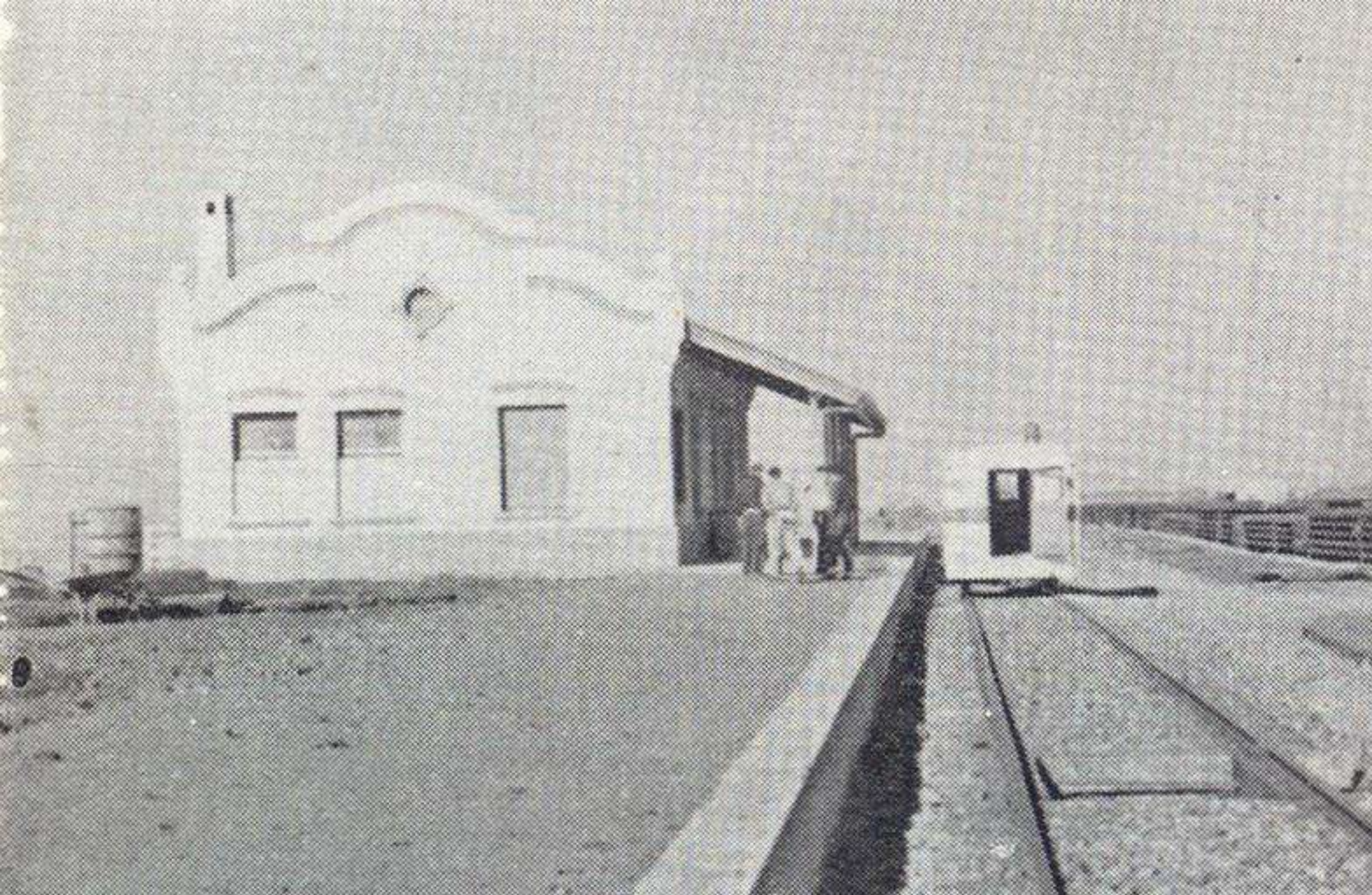
La caja de transmisión, equipada con 3 marchas hacia adelante y una reversa, quedaba embutida por debajo del suelo de la cabina de conducción del coche, sobresaliendo del suelo la palanca de cambio de marchas. El coche se conducía desde la izquierda, quiere decir que los comandos estaban ubicados no de forma frontal sino de forma lateral dentro de la cabina, existiendo un modesto cajón que auspiciaba de asiento del chofer, y usando la pared posterior de la cabina como “apoyo” para la espalda.

Del tablero de instrumentos no hay ningún dato, se cree que contaba con alguna clase de instrumental, para medir la presión de aceite, voltímetro, y algún dispositivo para poder activar la ignición del vehículo ya que su encendido era eléctrico. Respecto al sistema de frenos, se carece de información, pero se cree que frenaba por medio de accionar un pedal al piso, ubicado junto al del acelerador y el del embrague, pero son todas conjeturas, tampoco se sabe si frenaba por medio de zapatas de freno como los trenes, o usaba frenos de campana o de disco. El acceso a la cabina, era por medio de una única puerta lateral que se abría hacia adelante, pudiendo abrirla tanto, que quedara perpendicular a la carrocería, para mejorar el acceso al interior de la misma.



El coche motor, dentro de la Usina Provisoria en 1941 (Archivo UTE)

En sus primeras épocas, la cabina era independiente del resto del vehículo, no pudiéndose pasar de la misma al salón, y es por eso que además de las 8 plazas disponibles en el salón del coche para sus pasajeros, contaba con la posibilidad de llevar a dos pasajeros más en la cabina del conductor además de guarda; lugar este considerado "de lujo" especialmente por los niños, lo que la hacía una zona muy codiciada, ya que se podía ir viendo hacia adelante además de apreciar cómo se conducía a la unidad, generando esto peleas y discusiones para ver "quien viajaba en la cabina".



El coche motor en estación Churchill, posiblemente en 1944.
(Síntesis Biográfica De La Ingeniería En Uruguay - Julio de 1949)

El acceso al salón era por medio de una puerta posterior ubicada en la parte trasera de la carrocería, que se abría hacia la derecha; era necesario llegar a ella por medio de una escalerita. En sus inicios, no tenía asientos individuales, sino que contaba con dos sillones largos de mimbre ubicados uno a cada lado del salón contra las paredes y debajo de las ventanas, con un pequeño pasillo en el medio, siendo la capacidad de la unidad, de unos 8 pasajeros, 4 por cada silloncito y algunas otras personas paradas.

La carrocería estaba formada por una estructura de madera muy dura, y recubierta exteriormente por chapa, mientras que el techo en bombé, era también construido en madera, con un revestimiento de lona y pintura de pasta en la parte superior para aislarlo de la lluvia. Sobre los lados, en el área del salón, el coche poseía 4 ventanas fijas en cada lado, además de tanto en la puerta trasera como en la delantera, llevaban también una ventana propia. La estructura en sus orígenes, tenía unas medidas estimadas en aproximadamente, unos 2,10 metros de ancho, 2,40 metros de alto, y unos 3,90 metros de largo total, pero estas medidas son estimativas, en realidad no sabemos sus medidas exactas.

En el frente, al parecer, en sus orígenes, contaba con dos parabrisas fijos, ubicados con una leve inclinación desde la parte baja hacia adelante, siguiendo la curvatura que descendía desde el techo, el cual era totalmente en bombé, y pintado de color gris para reflejar la luz solar. El color del vehículo en sus orígenes, era plateado, luego pasó a tener un color claro que algunos dicen era “Amarillo con franja azul” y otros afirman que era más bien, un “crema” tirando a celeste con una franja azul, que rodeaba toda la carrocería, por debajo de las ventanillas.

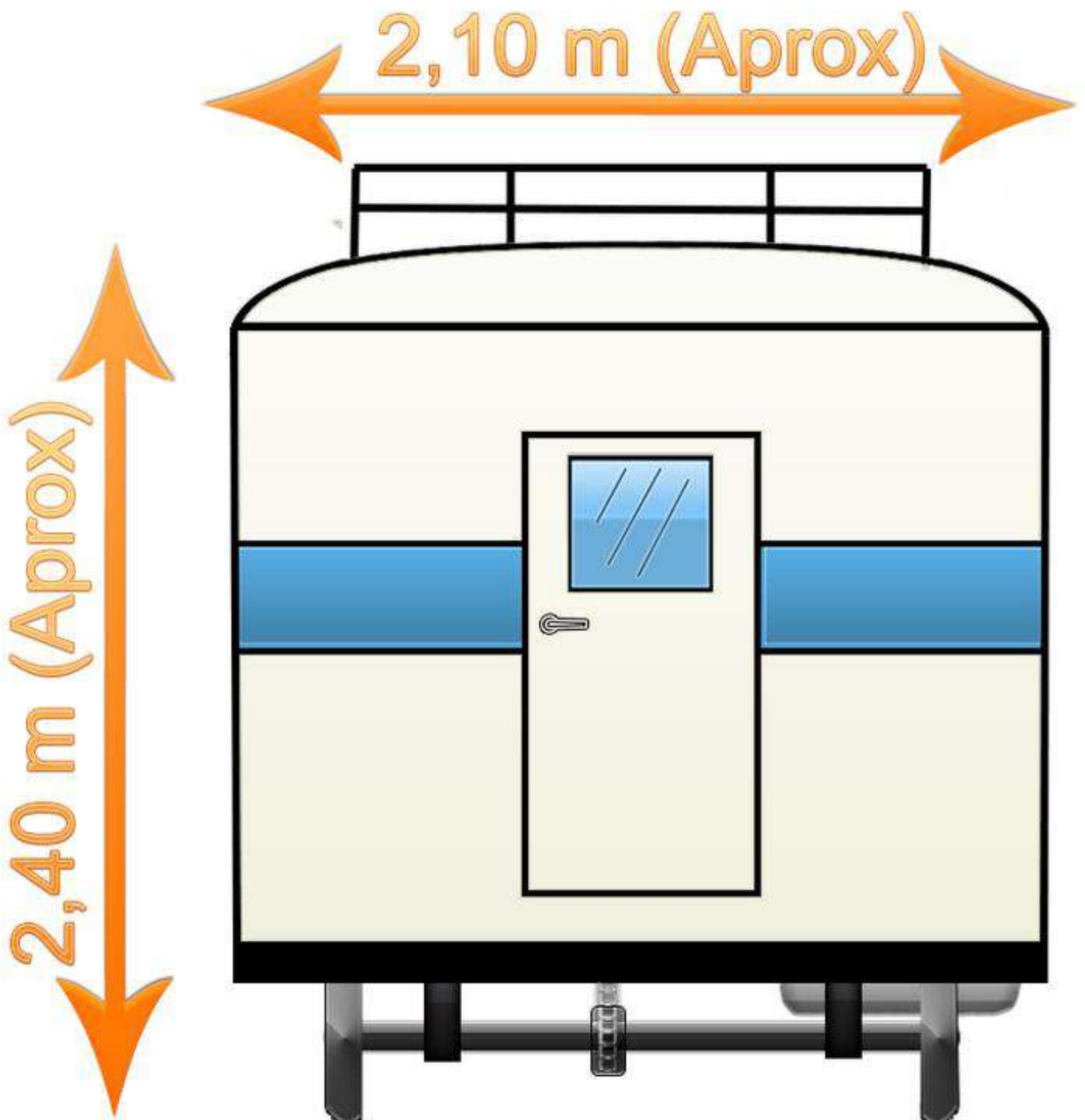


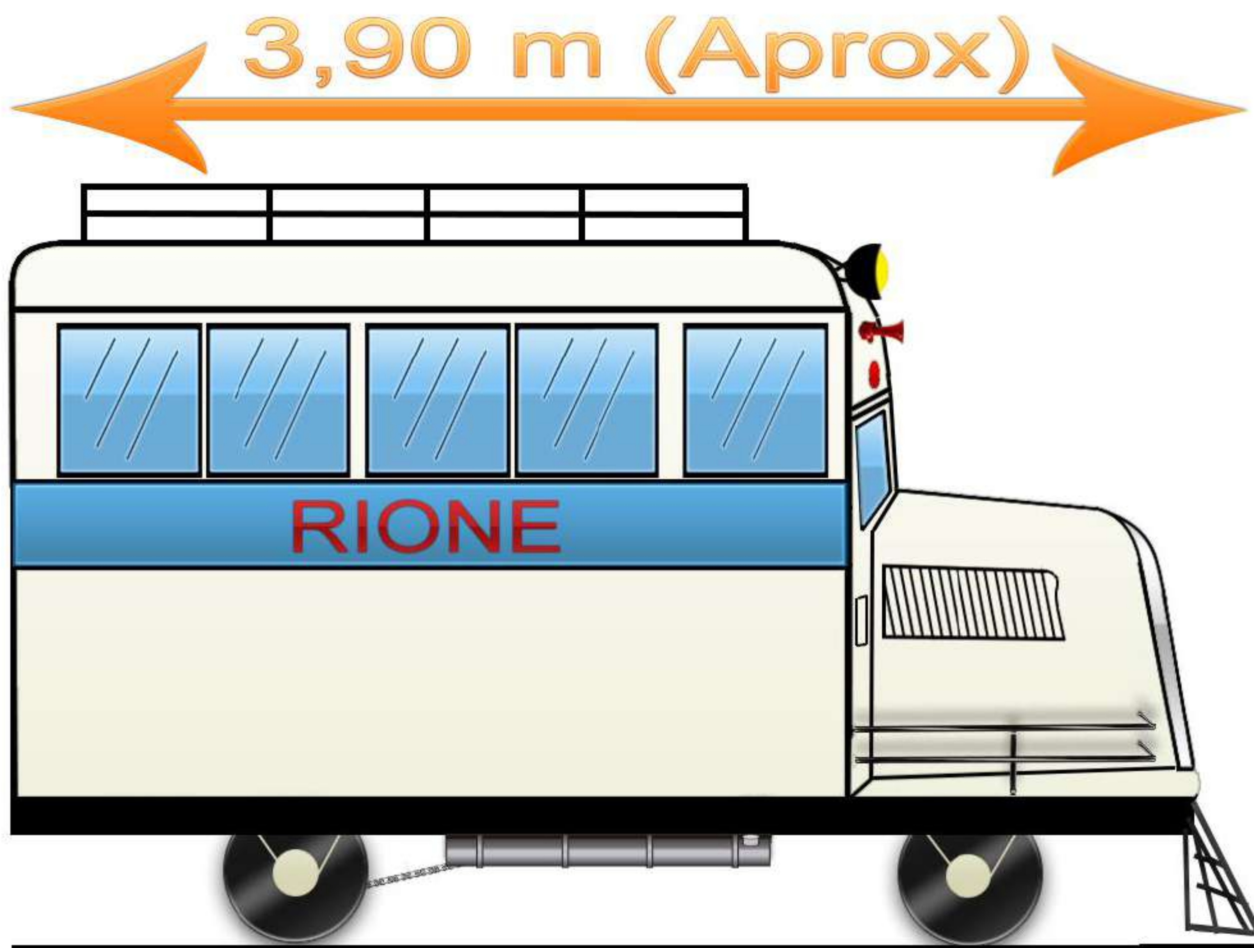
El coche motor en Rincón del Bonete, imagen desde un lado.

Respecto al sistema eléctrico, se cree que trabajaba a 6 Volts, con encendido eléctrico, aunque posiblemente contara también con un arranque “a manija” haciendo girar al frente, el mismo cigüeñal del vehículo. Para iluminarse en horas de la noche, contaba con un pequeño foco frontal que se alojaba sobre los dos parabrisas frontales, y en una época tuvo otros dos faros abajo, poseía también luz interior en cabina y salón, explicándose que era “una luz muy buena la del interior”. Se desconoce por completo

como era su sistema de suspensión, y respecto a los ejes, no se sabe cómo estaban acoplados a la carrocería, como ya se explicó, la transmisión era a cadena la que estaba instalada en el medio de la carrocería y conectada al eje trasero, contando a su vez con dos areneros en el eje delantero, para traccionar en casos de que patinaran las ruedas. En una época incluso llegó a tener una vaca sobre el techo, a donde llevaba dos tanques de 15 litros de combustible de origen inglés, por si acaso se quedaba sin combustible.

Diagrama "aproximado" de cómo se cree que sería el vehículo en su primera época.





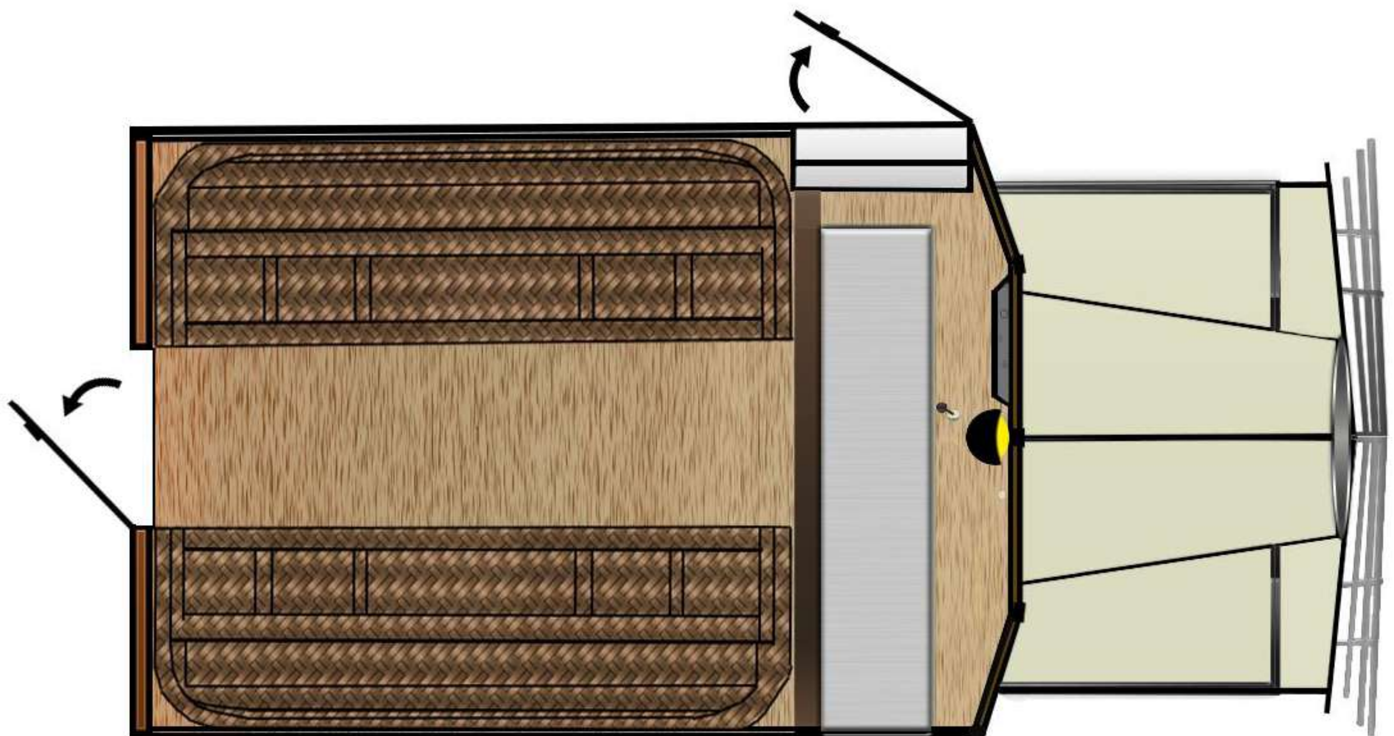


Diagrama "aproximado" de cómo se cree que sería el vehículo en su primera época.

Este coche en sus orígenes, estaba destinado al traslado de la Jefatura o Directores de la Construcción de la Represa, y si bien pasó toda su vida recorriendo los casi 12 kilómetros del ramal privado de UTE, es sabido que existió por lo menos una excepción a la regla, y es que, en julio de 1949 fue publicada la Síntesis Biográfica De

La Ingeniería En Uruguay. En dicho libro, aparece una fotografía tomada en la Estación Km 324 (la que luego sería conocida como Estación Churchill) casi terminada de construir y se ven sobre el andén de la misma algunas personas que parecen ser jerarcas, mientras que lo que llama la atención es lo que se encuentra sobre la vía principal… nada menos que el Coche Motor de RIONE, detenido en la estación Churchill.

Diagrama "aproximado" de cómo se cree que sería el vehículo en su primera época. El frente es muy probable que fuera distinto a como se aprecia aquí en su primera época, pero carecemos de más datos.





Imagen del vehículo ya reformado, como quedó hasta el final de sus días. (Archivo Dardo Azambuja)

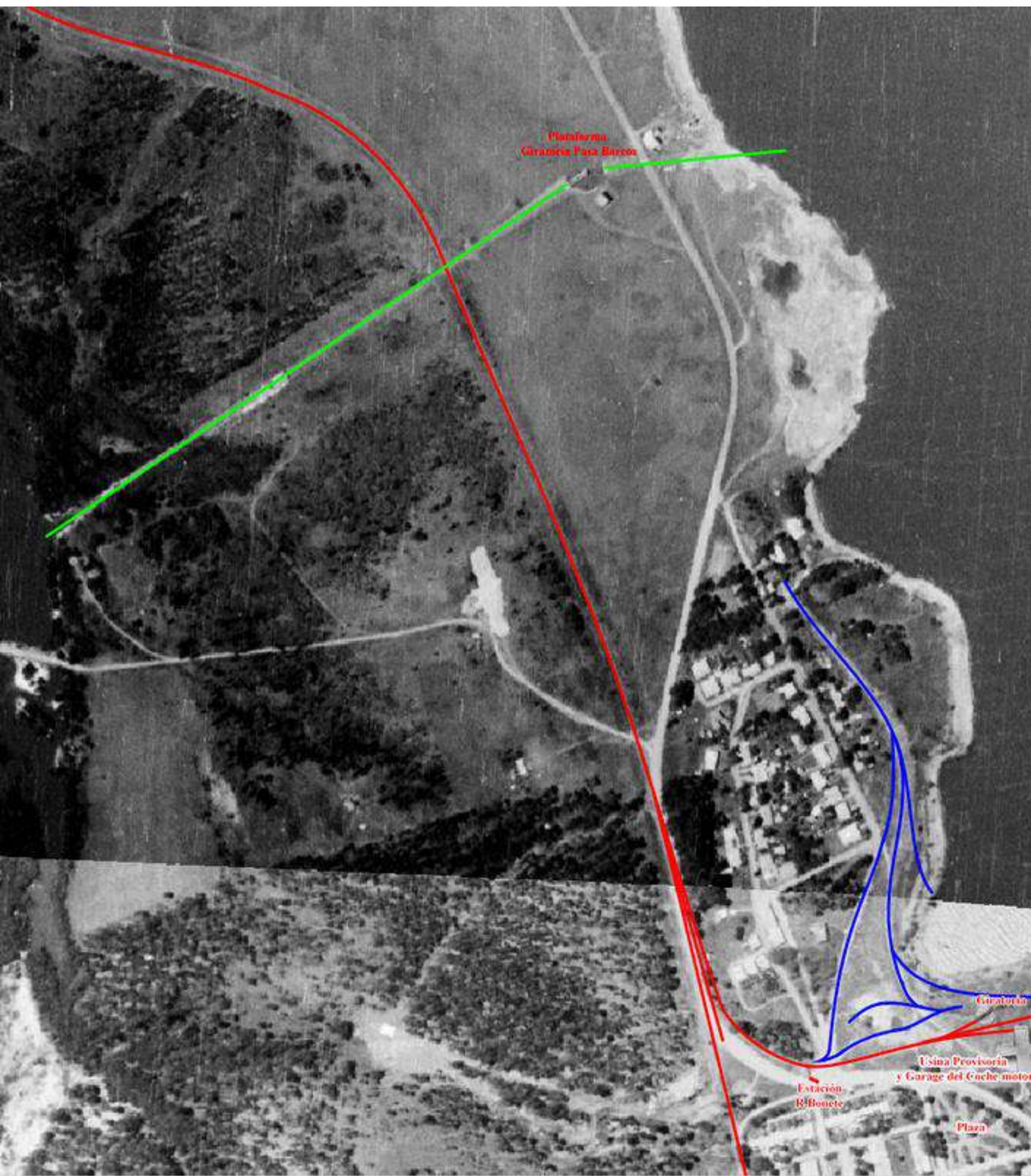
La estación Churchill fue inaugurada el día 10 de noviembre de 1944, significa que esa fotografía es anterior a esa fecha ya que ahí no estaba aún terminada la playa de vías… esto demostraría que el coche motor en algún momento salió del ramal a la represa de Rincón del Bonete, y circuló por la línea principal del Central, y tomando en cuenta que la estación Churchill está en el Km 324 de la línea, significa que si Paso de los Toros está en el 273, entre ambas estaciones hay 51 kilómetros de distancia, por lo que, el coche motor de Bonete no se limitó únicamente a sus 12 kilómetros de siempre, a lo largo de su vida…

La existencia de el en Churchill se podría entender como un viaje de una comitiva de UTE a ver la nueva estación del Ferrocarril Central, tomando en cuenta que fue por culpa de la represa, que tuvo que realizarse la desviación Cardoso, y construir el Central justamente, la estación Churchill y la estación El Lago, por lo que, no sería descabellado que el CUR hubiera invitado a directivos de UTE o del Consorcio RIONE a ver la obra y de ahí, la existencia del vehículo tan lejos de su área de trabajo habitual, pero nuevamente, son simples conjeturas.

Si bien en sus orígenes el coche fue utilizado para personal jerárquico de la compañía, con el pasar del tiempo y al ser concluida la obra de la Represa, el coche motor pasó a ser utilizado por público en general y se hiso muy popular entre quienes lo utilizaban. Llevaba a los niños a la escuela, y a los operarios a las guardias, además de a

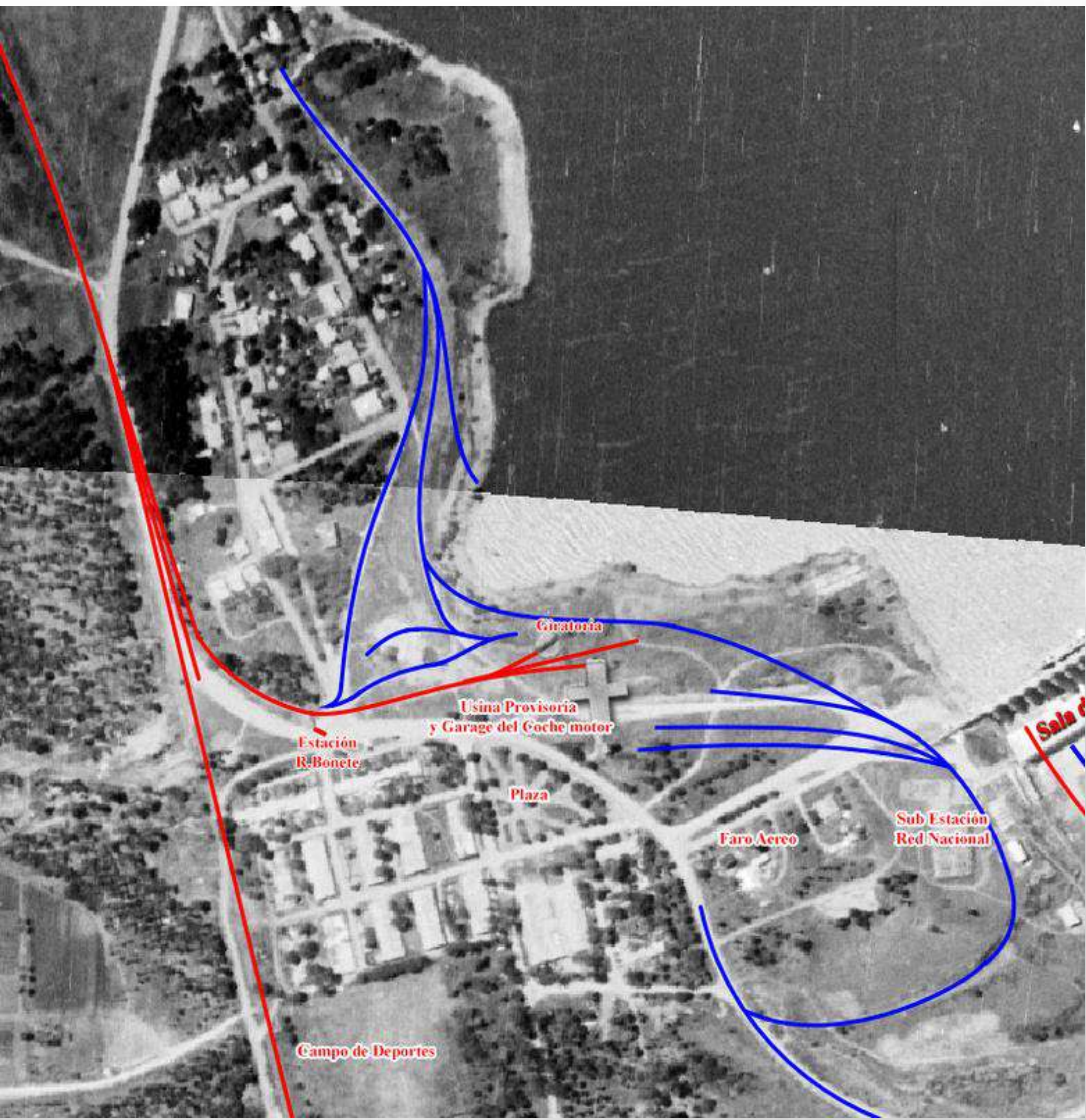
los vecinos de la zona. Si bien era un coche motor con todas las letras, popularmente se lo conocía como “El Autovía” a pesar de que por su tamaño no encajaba en esa categoría, ya que un autovía en promedio lleva unas 4 o 5 personas, y este vehículo, podía llevar sin problema a unas 12, aunque lógicamente, algunas debían viajar paradas.

Diagrama de vías de Bonete. La verde es el Pasa Barcos, la Roja Línea Principal y la azul, trenes de trocha angosta. Las de angosta fueron variando.



Algunos de los conductores del Coche Motor o “Autovia” como cariñosamente se lo llamaba fueron los Señores Mondino, Mauro Morales Rodríguez, Héctor Hunderwatt, Pedro Sánchez, Elvio Lazo (el Chara), Eduardo Pereira, Silvio Cotelo y el Guarda Santiago Larregui (el “Guito”) que también en ocasiones dejó su puesto de guarda y tuvo que conducir y vender boletos al mismo tiempo. Las reparaciones y mejoras al coche y demás vehículos ferroviarios que lo acompañaban, eran realizadas todas en los talleres junto a la represa, donde habían sido construidos.

Diagrama de vías de Bonete. La verde es el Pasa Barcos, la Roja Línea Principal y la azul, trenes de trocha angosta. Las de angosta fueron variando.



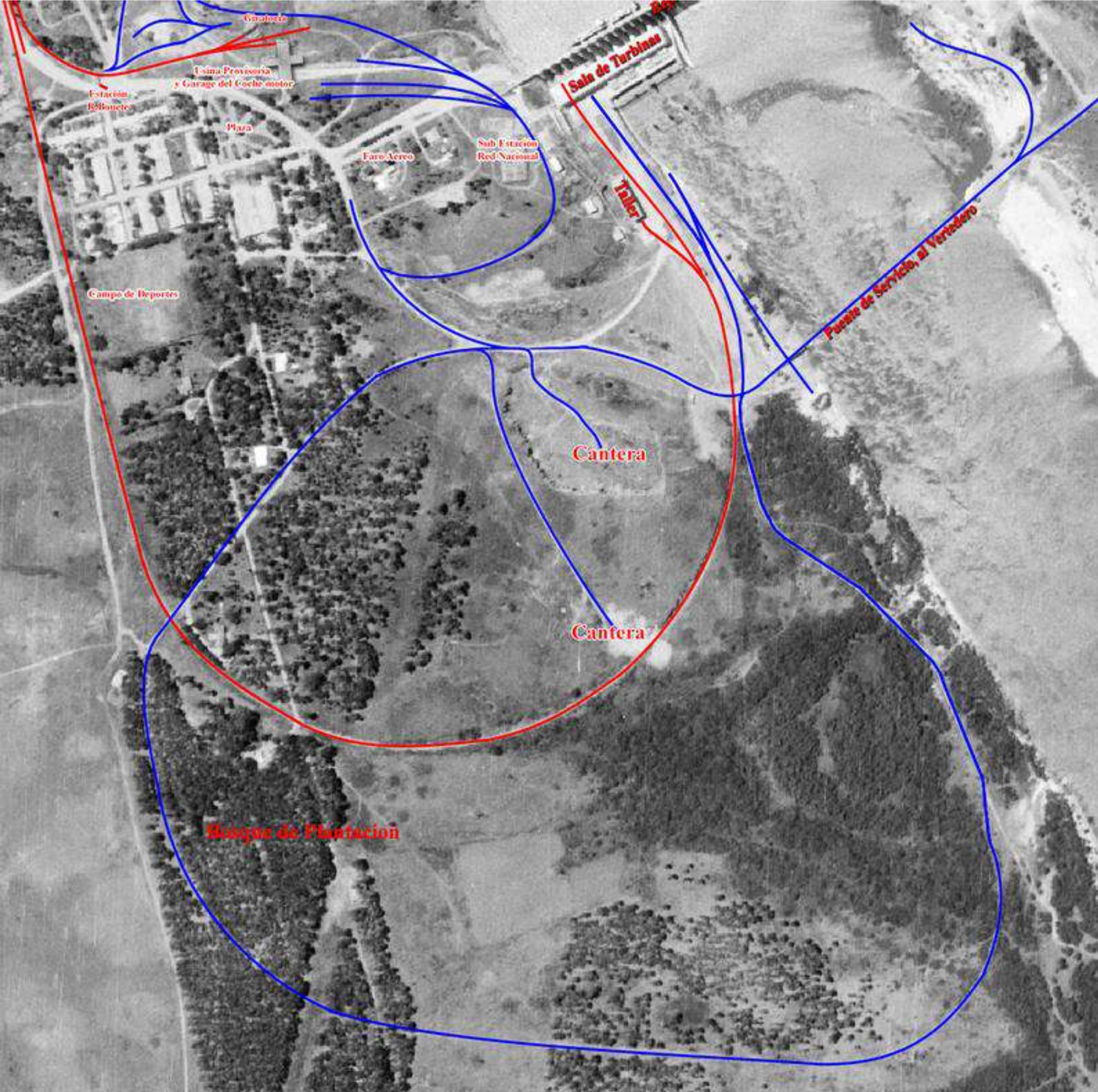


Diagrama de vías de Bonete. La verde es el Pasa Barcos, la Roja Línea Principal y la azul, trenes de trocha angosta. Las de angosta fueron variando.

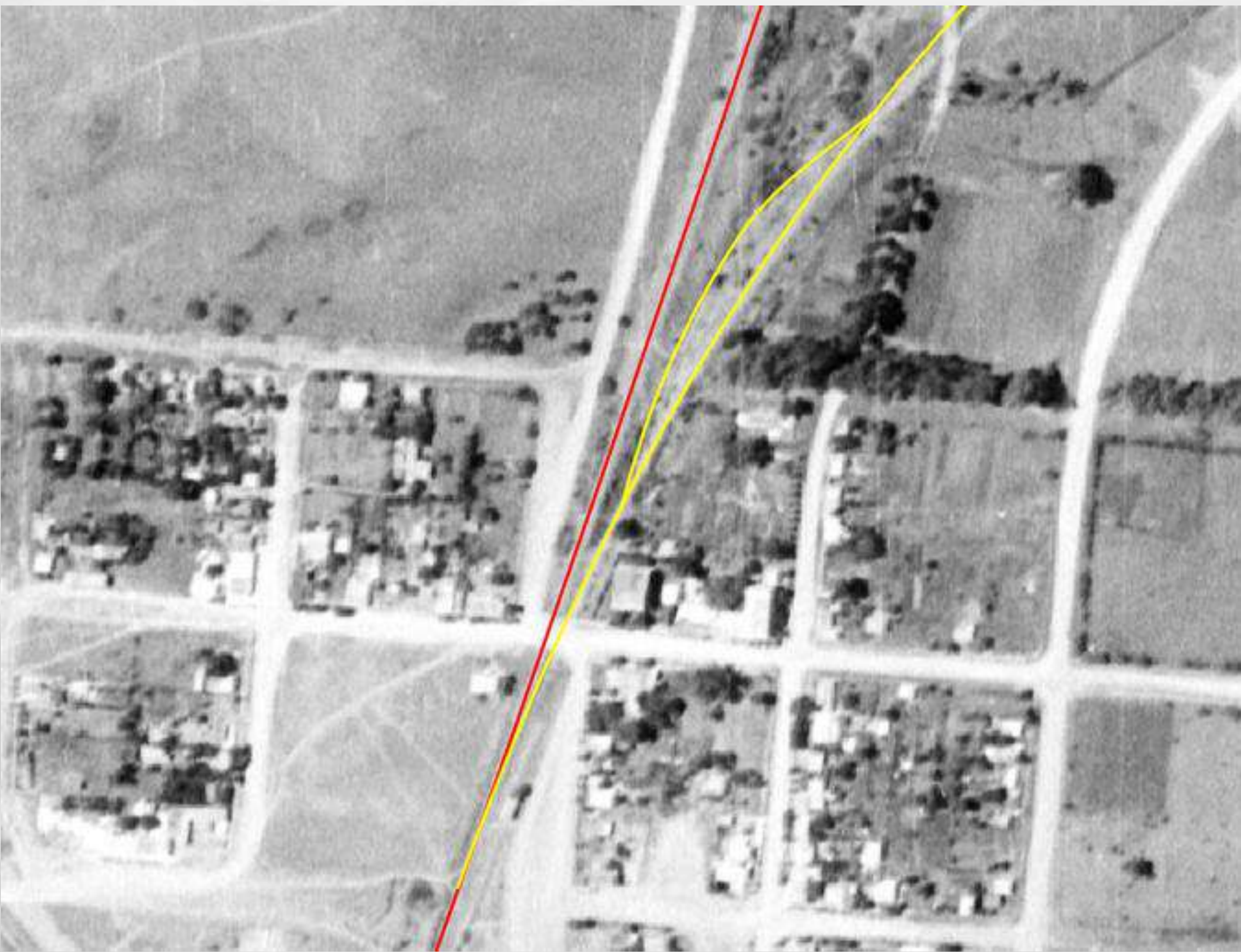
Estos talleres, tenían incluso una fosa al aire libre, que se encontraba ubicada a media cuadra de los talleres, donde era frecuente que se realizaran las tareas de engrase al coche motor. Se sabe que por lo menos en los primeros años de su vida, el coche motor se guardaba adentro del edificio de la usina provisoria, que era una edificación en forma de cruz que se encontraba muy cercana al edificio que auspiciaba de estación el que era conocido como “Garita”. Esta usina alojaba 3 motores diésel y sobre la esquina izquierda del edificio, ingresaba una vía de trocha estándar, que comunicaba directamente con la estación, y ahí era donde se guardaba en un principio el coche motor, por lo menos hasta 1943 tenía ese lugar para él.

Gasógeno:

Durante los años de la Segunda Guerra Mundial, existió escases de muchos insumos, y uno de ellos fue el combustible, lo que ocasionó que muchos vehículos pasaran a funcionar por medio de un sistema que se conocía como Gasógeno. El coche motor de Bonete no fue la excepción, y se vio obligado adoptar este sistema para poder seguir operando; era movido por un sistema a Gasógeno, que se producía al quemar o mojar carbón de coque especial, dentro de 2 cilindros que eran los quemadores donde se generaba el gas. Iban montados en sendas plataformas delanteras, junto al capot.

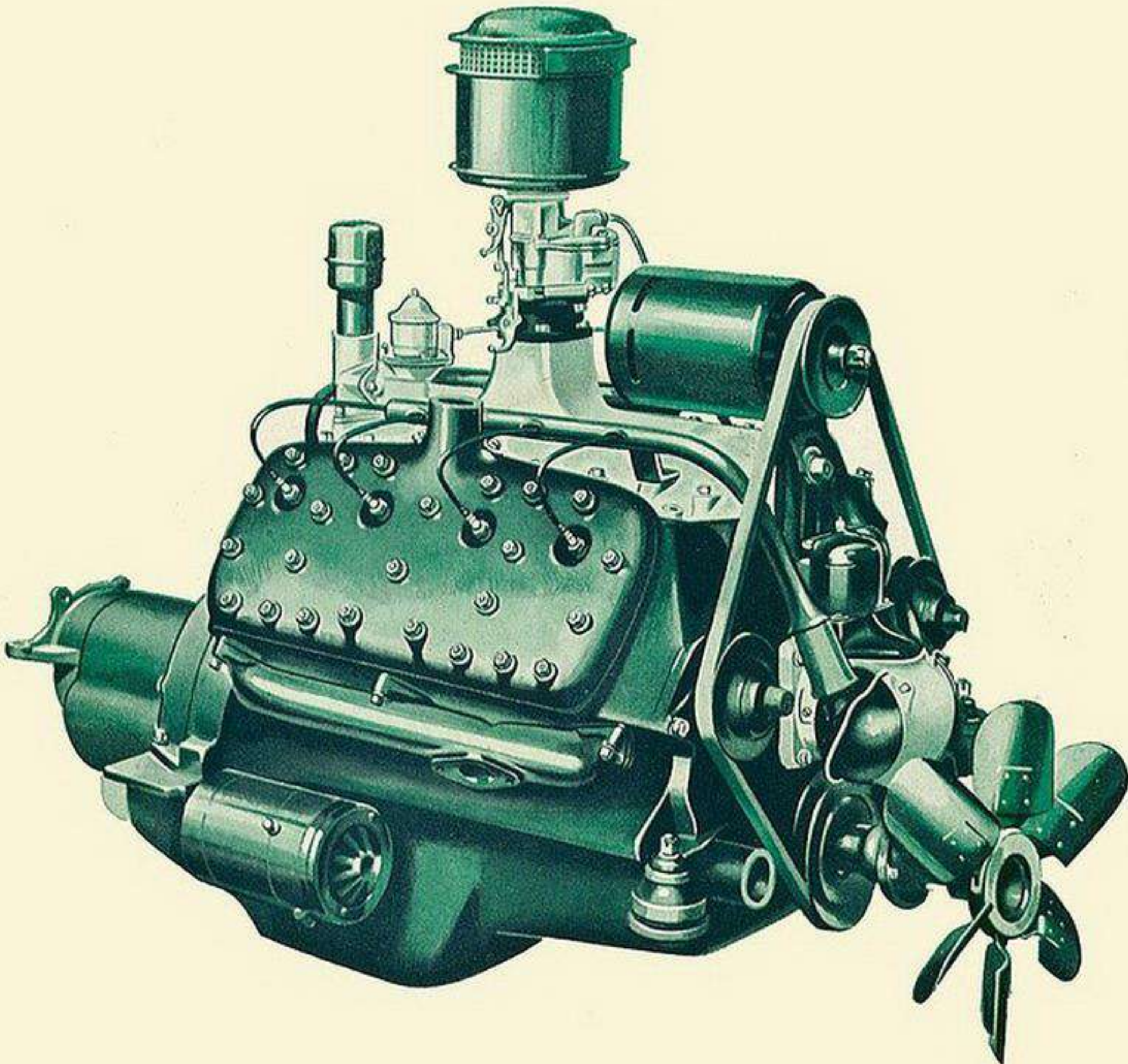
Cada cilindro media aproximadamente 1,80 de alto por 50 cm de diámetro, esto podría aplicar porque el vehículo, llevaba sobre las dos pasarelas ubicadas a los lados del capot, unos metales que parecían ser pasamanos, o algo para evitar que si se colocaba algo en este lugar, como equipajes u otros objetos, se cayeran, no siendo este el mejor lugar para apoyar nada, por lo que se podría deducir que estas barandas metálicas, fueran de la época cuando funcionó a gasógeno y que se usaran para aguantar a los dos cilindros. Cuando la situación mejoró, esto le fue retirado al vehículo y volvió a operar a gasolina.

Diagrama que muestra la vía de sobre paso en Paso de los Toros para la locomotora, a donde se detenía la misma. El coche motor en cambio se detenía antes de la aguja que daba acceso a la línea principal, para de esta forma dejar a los pasajeros más cerca de la ciudad.



Aproximadamente en 1947 o 1948, se decidió retirarle su motor original de 4 cilindros, y colocarle un motor más potente ya que con el motor original, el pequeño coche motor se quedaba escaso de potencia, y tomando en cuenta que era cada vez más utilizado para el traslado del personal de la represa, niños que iban a la escuela, y público en general, se hiso evidente que necesitaba una planta motriz más grande.

Se optó nuevamente por una mecánica Ford, pero ahora, le fue instalado en sustitución de su humilde motor de 4 cilindros en línea, un poderoso y moderno motor Ford de 8 cilindros en V, del tipo “Flathead” de 85hp, además del característico y elegante radiador frontal totalmente cromado, con el que venían estos vehículos, sin poder saber cómo era el radiador original con el que contaba el coche motor.



Motor Ford V8 “Flathead” con el que fue remotorizado el vehículo en 1947

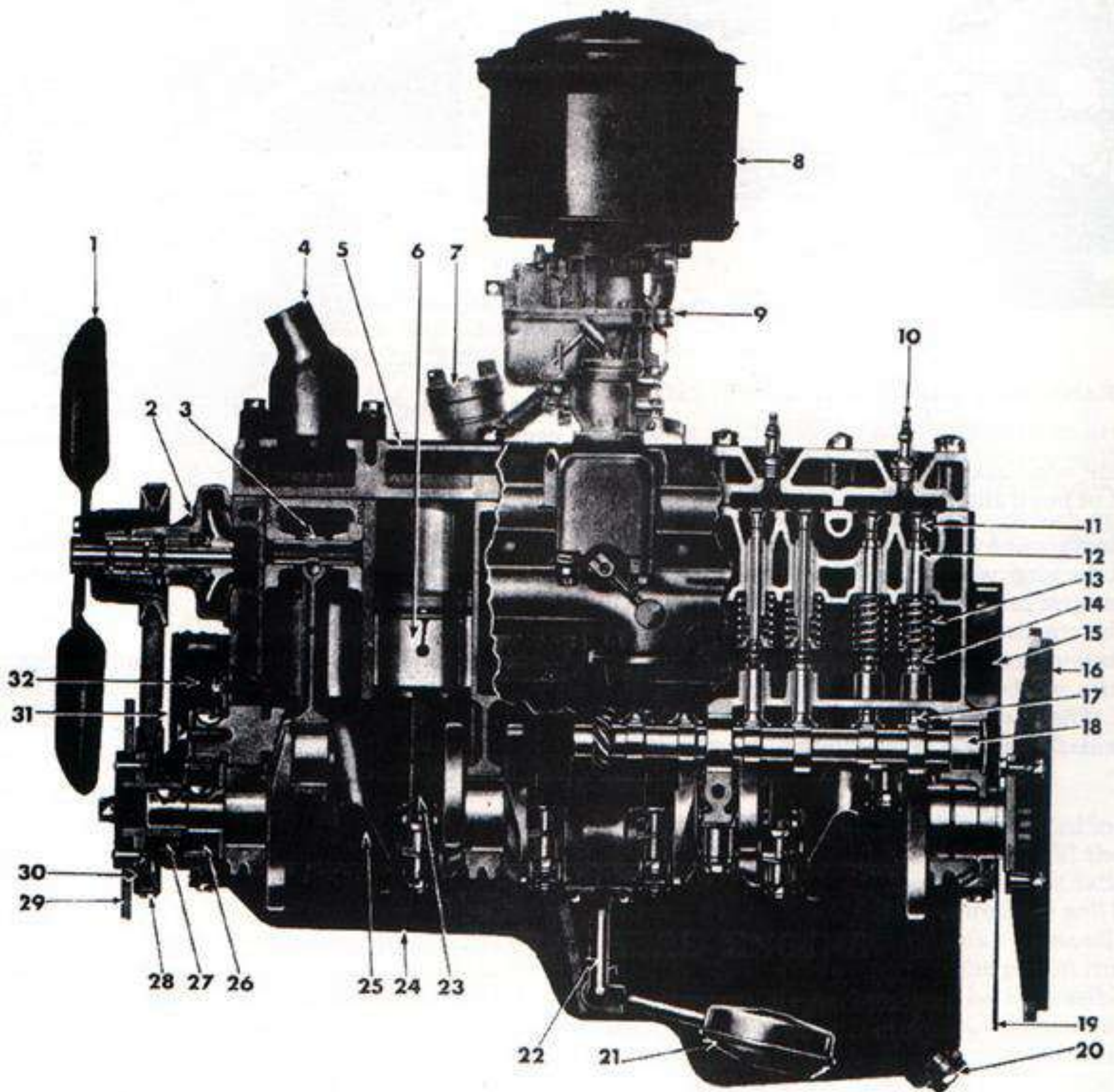


FIG. 54—SIX CYLINDER L-HEAD ENGINE—SIDE VIEW

1. Fan Assembly
2. Water Pump
3. Piston Pin
4. Water Outlet Elbow
5. Cylinder Head
6. Piston
7. Oil Filler Tube
8. Air Cleaner and Silencer
9. Carburetor
10. Spark Plug
11. Valves
12. Valve Guide
13. Valve Spring
14. Valve Adjusting Screw
15. Cylinder Block and Bearings
16. Flywheel
17. Valve Tappet
18. Camshaft
19. Rear Engine Plate
20. Oil Drain Plug
21. Oil Float
22. Oil Float Support
23. Connecting Rod
24. Oil Pan
25. Crankshaft
26. Crankshaft Gear
27. Oil Seal
28. Fan Belt
29. Vibration Dampener
30. Crankshaft Pulley
31. Timing Gear Cover
32. Camshaft Gear

Datos Técnicos del Motor Nuevo

Motor: Ford V8 “Flathead” de Camión
Combustible: Nafta
Año: 1937
Desplazamiento (pulgadas cúbicas): 136
Diámetro y carrera (pulgadas): 2,60 x 3,20
HP de freno máximo: 85 a 3500 rpm
Par máximo (Ft. Lbs.): 94 libras a 2500 rpm
Notas: 1,3
Presión de compresión a velocidad de arranque: 150 libras a 2800
Índice de compresión: 6,6 a 1
Pistones (acero aleado): 3 anillo
Cojinetes de biela: Totalmente flotante con superficies de apoyo internas y externas
Muelles de muñequilla de cigüeñal: 1,699"
Diarios del cojinete principal del cigüeñal: 2.099"
Longitud total del cigüeñal: 22,88"
Peso del cigüeñal: 46 libras
Capacidad de aceite: 4 cuartos
Orden de abrir fuego: 1-5-4-8-6-3-7-2

Transmisión

Al eje trasero, con transmisión a cadena y reductora.
Caja cambios, de 3 velocidades y una reversa.
Se mantuvo la misma transmisión original.

Según una nota rescatada del archivo de UTE, junto con varios otros datos, se habla en noviembre de 1949 de la operativa tanto del autovía como de los trenes convencionales, y se expresa lo siguiente:

Rincón del Bonete, 11 de noviembre 1949

Sr. Director General,
Ing. Dn. Luis Qiorgi.-

Referente a Servicio de locomoción entra Paso de los Toros y Rincón del Bonete. -

Señor Director General:
Confirmando nuestra conversación al respecto, cúmpleme informarle lo siguiente:

Actualmente corren entre Puso de los Toros y Rincón del Bonete, regularmente:

2 trenes para transporte de obreros (iniciación y terminación de la Jornada de trabajo). -

1 tren para llevar a Paso de los Toros el personal de guardia de la U.T.E. y a los estudiantes y escolares radicados en Rincón del Bonete, a las 7h. 35 min.

1 tren para traer de Paso de los Toros estudiantes, escolares y pasajeros, al 1/2 día. -

4 servicios del autovía para llevar y traer personal de guardia de la U.T.E. (cambios de guardia de las 13 y de las 23hs.

Los trenes de las 7h. 35 mín. y del 1/2 día podrán sustituirse por el autovía a partir del 21 del corriente mes por terminar entonces los cursos líceales.- A partir de ese momento correrían, 2 trenes y 6 servicios del autovía.

Como es de su conocimiento, la U.T.E. suministra actualmente la nafta para los 4 servicios del autovía que transportan el personal de guardia. - Creo que la U.T.E. hará lo mismo con el autovía que se agregaría, a las 7. 35hs., en sustitución del tren. -

La RIONE tendría que proveer el carbón o la leña para los dos trenes de obreros correspondientes a la iniciación y a la terminación de la Jornada de trabajo (uno de los cuales trae también personal de guardia de la UTE) y la nafta para el autovía del 1/2 día, mientras que siga corriendo.

También podría arreglarse para que la U.T.E. pusiera también la nafta para este último servicio del autovía ya que también varios familiares de los funcionarios, lo aprovechan.

El Carbón y la leña que hay en existencia alcanzarán para correr a lo sumo, los trenes hasta mediados de diciembre. Para llegar a fin de año habrá necesidad de adquirir unas 15 medidas de leña que importaran unas $375.00 o bien, 8 toneladas de carbón.

Debo dejar constancia que la UTE ya había realizado el ofrecimiento en oportunidades anteriores, de hacerse cargo del suministro de carbón para correr dichos trenes.-

Saluda Atentamente, Director General
Juan C. Rezzano.

Esta nota deja en claro, la vital importancia que el servicio ferroviario tenia para la UTE, ya que el mismo, posibilitaba la comunicación entre los dos puntos, como era la ciudad de Paso delos Toros, y la represa de Rincón del Bonete. Cuando se habla de trenes, se hace regencia a la locomotor RIONE, que era la encargada de remolcar los trenes con salones, en los horarios cuando el flujo de pasajeros era mayor, mientras que, en los demás horarios, era el autovía o coche motor, que se hacía cargo de mantener la comunicación, corriendo según esta nota, 4 servicios diarios entre ambas cabeceras del ramal, recorriendo entonces entre ida y vuelta, un total de 47,2 kms diarios en ese año 1949.

Según datos de 1950, el autovía o coche motor, consumía en promedio entre 6 y 7 litros de nafta, por viaje redondo (ida y vuelta) para recorrer los 23,06 kms sumando la ida y el regreso, mientras que el tren por su parte, consumía en un viaje de ida y vuelta, uno 130 kgms de carbón. Durante los meses de verano, y al carecer de estudiantes liceales y escolares, la actividad tanto del autovía como del tren, decrecía drásticamente.

Reconstrucción del Coche Motor:

El año 1950 fue un año de grandes cambios para lo que respectaba a la Represa Rincón del Bonete y sus actividades, pero en lo que tiene que ver con esta historia, también representó cambios importantes. Ante la cada vez mayor necesidad de transporte de pasajeros, y buscando mejorarlo, es en enero de 1950 cuando el coche motor o autovía, es paralizado e ingresado a talleres por parte de RIONE en esa época, ya que el mismo sería sometido a un arduo proceso de reconstrucción y modernización, que abarcaría varios meses.

Sin embargo, en ese ínterin, es que el consorcio RIONE finalmente se disuelve, por lo que, la reconstrucción del autovía, si bien la comenzó la RIONE, al desaparecer esta en junio de dicho año, el día 9 de junio de 1950, y luego de dejar acomodados los cargos y nuevos responsables, ahora por parte de UTE, ese día la nueva administración continua los trabajos que venía realizando RIONE al autovía.

El "Nuevo" coche motor, salió nuevamente al servicio el día 17 de noviembre de 1950, y según un documento oficial de la época, se expresa lo siguiente respecto a su reconstrucción y procesos:

Rincón del Bonete, 17 de noviembre de 1950.-

Sr. Jefe Coordinador de Energía

En el día de la fecha, quedaron terminados los trabajos de reconstrucción y prueba del autovía que prestaba servicio entre ésta localidad y Paso de los Toros, efectuando su primer viaje regular a la hora 13.50 para traer relevos de guardia. -

Dichos trabajos comenzaron en el mes de enero de 1950 por parte de la Ex-RIONE, y se prosiguieron, por parte de ésta administración, el día 9 de junio del presente, una vez que el personal nombrado para el taller mecánico, se hizo cargo de sus tareas. -

Los trabajos realizados son los siguientes:

Por parte de la ex-Rione:

Ajuste del motor
Modificación del chasis
Modificación de la trasmisión (no terminada)
Aumento de la distancia entre ejes

Por parte de ésta administración:

Carrocería
Reparación y modificación del gato ajuste del sistema de frenos Rodado nuevo
Terminación de la trasmisión modificada
Sistema de alumbrado
Pintura

Las características del nuevo autovía son las siguientes:

Motor Ford V-8 reconstruido, 85 HP

Distancia entre ejes 2.560 m/m

Trasmisión: Trasera, con caja reductora y cadena

Gato: De tornillo, de apoyo directo sobro los rieles

Capacidad 17 pasajeros sentados y 10 parados.

(NOTA De origen solo podía llevar 8 sentados en el salón, más dos más en cabina, y unos 4 más parados)

Las pruebas efectuadas, por dos veces sobre el recorrido normal arrojaron una velocidad promedio do 55 km/h, sin exigir el motor. - A esta velocidad no se notaron trepidaciones anormales y en general el funcionamiento fue satisfactorio.-

A 60 Km/h, la distancia de frenado en horizontal es menor de 100 metros.

La velocidad máxima en línea recta horizontal, tomada sobre 500 metros y lanzado de 300 metros, es de 70kms/h.

Adjunto una copia do la reglamentación provisoria que, regirá hasta que se apruebe una definitiva.

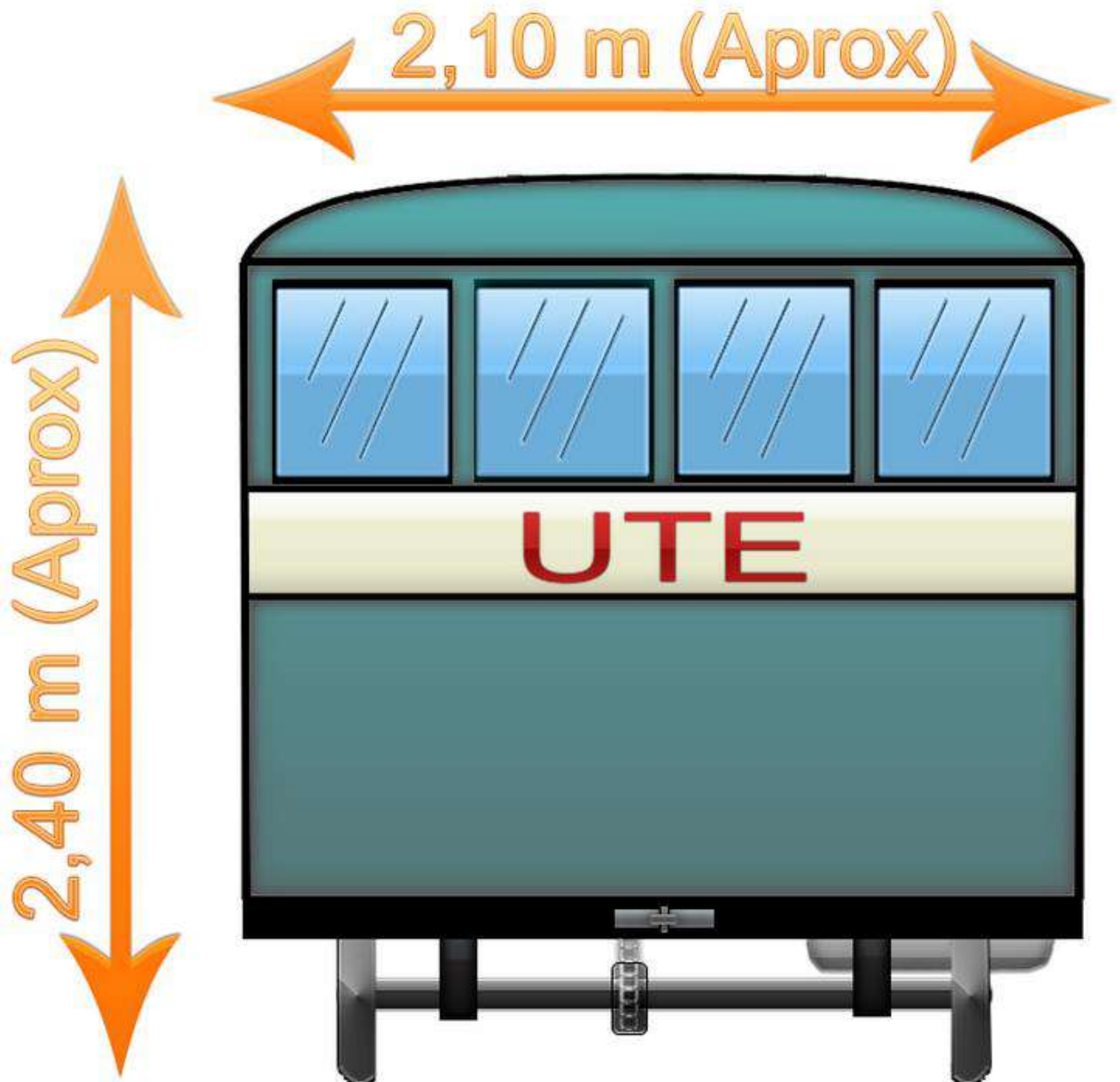
Ya en servicio, ese año el autovía aumentó sus viajes diarios a 6, y los horarios de él y los trenes con los que intercalaba su actividad, eran los siguientes:

ITINERARIO DE TRENES Y AUTOVIA PARA UN REGIMEN DE TRABAJO CONTINUO

Salidas R. del Bonete	Salidas P. Toros	Locomoción	Cometido Específico
3.00	5.20	Tren	Trae Guard. Contr. y Filtro
6.00	6.30	Autovía	Lleva Guard. y Trae Personal de Servicio
7.00	11.40	"	Lleva Coleg. Trae Guardia
12.15	12.40	"	Lleva Guard. y Trae Turno Complementario
13.15	17.45	Tren	Lleva Personal.Trae Guardia
18.15	20.00	Autovía	Lleva Guard. Trae Serenos y Filtro
20.25	23.40	"	Lleva Turno Complementario, Serenos, Trae Guardia
0.15	1.00	"	Lleva Guardia

Volviendo al tema de la modificación realizada en 1950, hay que destacar varios aspectos que no se expresan en el documento oficial, y esos son los que detallamos a continuación. Le fue ensanchada la cabina, perdiendo su toque refinado y pasando a ser una cabina más imponente vista desde afuera, estando ahora formada por tres paneles, uno central que era plano, el que apoyaba el lateral del capot que resguardaba al motor, y los otros dos paneles de los lados, quedaron inclinados hacia atrás, como formando un pentágono. Los parabrisas fueron modificados pasando ahora a tener 4 ventanillas chicas, las que, en el caso de las dos del medio, podían ser abiertas empujándolas hacia adelante y permitiendo el flujo de aire al interior de la cabina.

Diagrama aproximado de cómo se cree que era el coche en su segunda época, ya modificado.



3,90 m (Aprox)

UTE

2.560 m/m



Diagrama aproximado de cómo se cree que era el coche en su segunda época, ya modificado.

La pared posterior de la cabina fue eliminada, quedando ahora la misma integrada dentro del salón del coche, se eliminó la puerta trasera cerrando la carrocería y abriendo una segunda puerta en la cabina, del lado opuesto a la original ya que ahora el acceso de los pasajeros al vehículo seria únicamente por la puerta delantera. También fueron eliminados los dos sillones de mimbre grandes, sustituyéndolos primero por dos banquetas largas de madera, atornilladas al piso, las que podían ser fácilmente retiradas si se necesitaba más espacio.

En algún momento estas también fueron eliminadas y en su lugar se colocaron 8 asientos dobles, construidos sus respaldos con tubos doblados y el asiento, en madera. Su pintura también fue cambiada, perdiendo el crema y celeste (o amarillo y azul ya que no queda del todo claro cuál era su color) y pasando a llevar ahora un color verde ingles muy elegante, manteniendo la franja lateral que llevaba la inscripción de UTE (y que se cree que de origen debería decir RIONE", pero desconociendo de qué color fue pintada la misma, aunque se estima que era color amarillo o crema con letras en rojo.

Según se destaca en una nota enviada a los funcionarios encargados de operar el autovía, luego de su reconstrucción, se expresan los reglamentos a tomar en consideración para el uso del autovía.

Rincón del bonete. 17 de noviembre de 1950.

Orden de servicio número 124.

Advertencia al conductor y a los pasajeros de la autovía.

Deberán cumplirse rigurosamente los horarios de la autovía, fijados en el itinerario correspondiente, salvo orden expresa de los ingenieros de UTE, jefe de turno o encargado de la intendencia.

Durante el viaje entre paso de los toros y "garita" o viceversa, no deberá mantenerse una velocidad superior a los 50 km/h, en todo momento y el tiempo total empleado en el viaje no deberá ser menor de 18 minutos.

La capacidad máxima de la autovía es de 17 pasajeros sentados y 10 parados, no permitiéndose transportar más de esa cantidad, teniendo preferencia el personal de turno (Cuándo viaje por razones de servicio), los enfermos los ancianos y señores con niños pequeños.

Le queda prohibido el conductor efectuar paradas intermedias para subir o descender pasajeros o carga.

Los pasajeros deben conserva en el autovía la debida compostura y acatar las indicaciones del conductor.

Queda totalmente prohibido hablar al conductor, fumar, salivar en el coche y transportar animales, pescado, leche o cualquier otro bulto que, por su olor, volumen, etcétera pueda molestar a los demás pasajeros.

El conductor tiene el deber de cumplir y hacer cumplir las disposiciones anteriores quedando facultado para hacer descender del autovía, a los pasajeros que las infrinjan en alguna forma, dando cuenta de inmediato a sus superiores, por si eso diera lugar a la aplicación de otras sanciones.

El 4 de julio de 1951, un señor llamado Santiago Laguerri, expresaba su voluntad de pasar a ser el también, conductor del autovía, pudiéndose desempeñar como conductor y cobrador. Al parecer fue aceptado en la tarea, ya que el autovía requería de bastante personal, a causa de la constante actividad del mismo.



Aquí se aprecia a la Ex Queguay, ya en Rincón del Bonete trabajando para el RIONE (Fotografía Archivo UTE)

Trenes de Pasajeros Convencionales:

Ya desde épocas del RIONE, se contaba con un puñado de material rodante tanto tractivo como remolcado, alguna propiedad de la propia RIONE, y otro arrendado al Central Uruguay Railway por $170.00 mensuales, para permitir el trasiego tanto de carga como de pasajeros, a lo largo de los casi 12 kilómetros de recorrido, del ramal entre Paso de los Toros y la Represa. Si bien la información que hay al respecto de esto es sumamente escasa, se sabe de la existencia de dos locomotoras, que serían propiedad ambas de RIONE, además de una chata que fue adaptada para llevar pasajeros, de la cual se desconocen mayores detalles, el material del cual podemos afirmar su existencia, era el siguiente:

Locomotora de vapor chica –

Para remolcar los salones, al menos en la época del RIONE, la locomotora que estaba asignada a estos trabajos, tenía un rodado 0-6-0T, era nada más ni nada menos que la ex locomotora “Queguay”, una maquina construida por *Black Hawthorn & Co. Gateshead On Tyne, UK* en 1888. Esta máquina había sido adquirida junto con otra

igual en 1888, para la construcción del Ferrocarril Midland, compromiso que realizaron desde 1889 a 1891.

Terminado su trabajo cada máquina siguió su camino por su cuenta, la Dayman continuó trabajando para la empresa constructora que había cimentado el Midland, siguiendo sus labores en otras obras ferroviarias en el Uruguay, terminando siendo vendida en 1896 al Ferrocarril Central del Uruguay a donde pasó luego a AFE en 1952 y operó hasta 1975.

Su hermana por su parte, la "Queguay" fue vendida entre 1892 y 1893 por James Perry & Co (el Constructor del Midland). a la empresa del Ferrocarril y Tranvía del Norte, que era una línea ferroviaria que básicamente operaban un servicio de transporte de carne, arena, y en menor medida, pasajeros, desde la Barra de Santa Lucia en el límite con el departamento de San José, en dirección a el barrio del Arroyo Seco en Montevideo.

Luego de la unificación de esta línea en los Ferrocarriles y Tranvías del Estado al tomar el estado el control de la empresa, en 1922 la locomotora ex Queguay fue numerada como Nº14 del parque general de los Ferrocarriles del Estado siendo retirada del servicio entre 1940 y 1942, y es aquí donde de alguna forma fue vendida a el Consorcio RIONE en Rincón del Bonete a donde fue numerada como Nº4. No se sabe si incluso, no pasó antes de ser dada de baja por AFTE al RIONE, y luego tal vez al ser comprada oficialmente, ser dada de baja por AFTE.

Para la década del 50 sin saber exactamente cuándo, la locomotora RIONE Nº4, había sido desafectada de servicio por la propia RIONE, para proceder a su reparación general, a causa del pésimo estado de conservación de la misma, y la baja capacidad de arrastre con la que contaba, expresándose que no era capaz de remolcar a más de dos salones de pasajeros cargados en línea principal, siendo sustituida en funciones por una segunda locomotora de mayor tamaño. Esta información, se desprende de un informe interno fechado el día 3 de julio de 1951, pero la realidad, es que sería sustituida por otra locomotora, y jamás seria reparada, al menos, no por parte de UTE.

Locomotora de vapor media –

Se sabe de la existencia de una segunda locomotora de trocha estándar en la Represa de Rincón del Bonete, de la cual se habla en reiteradas ocasiones en los informes, alegando a que el estado de las llantas de dicha locomotora, era deficiente, lo que le ocasionaba constantes descarrilos en el ramal, sumado también al deplorable estado en el que se encontraba la vía, pero lamentablemente a la fecha, es aun imposible saber de qué locomotora se trataba.

Al parecer, sería una locomotora propiedad de RIONE que al desaparecer esta, pasó también al igual que la primera, a manos de UTE; no se trataría de una locomotora arrendada al Ferrocarril Central Uruguayo (la empresa nacional existente entre 1949 y 1952) ni tampoco a AFE, sino que pertenecía según se entiende, a la propia UTE.



Posiblemente, esta locomotora que se aprecia aquí, fuera la máquina que se encargaba de remolcar los trenes, sustituyendo a la locomotora RIONE Nº4 cuando esta quedó fuera de servicio.

Esto lo aclaramos porque a posterior, si se realizarían arrendamientos de locomotoras a causa del mal estado de esta, pero sigue siendo un misterio, que locomotora era esta segunda maquina propiedad de UTE, la cual era de mayor tamaño y capacidades, que la ex RIONE Nº4.

Existe una fotografía familiar, donde se ven 3 personas detenidas delante de una locomotora abandonada en Rincón del Bonete, la cual, por su tamaño, parecería ser una locomotora de trocha estándar, de la cual se aprecia que su rodado es 0-6-0T y su aspecto la asemejan a una locomotora alemana. Posiblemente esa máquina de la fotografía, fuera esta "segunda" locomotora de servicio, pero a la fecha no hay forma de probarlo.

Respecto al mal estado de las llantas de la locomotora, se pretendió realizar una estimación del costo a la fecha, de llantas nuevas o usadas, pero al no conseguirse cotización certera, el problema siguió su curso; a eso había que sumarle que el motor del autovía, si bien había sido reconstruido en 1950, ya en junio de 1951, se expresaba que el mismo se encontraba en bastante mal estado, que tenía el bloque rajado y una situación similar se daba en la caja de cambios del coche.

EXPEDIENTE Nº 48455

Fecha : 7 de marzo de 1951

Iniciado en : Central Hidráulica

9452-500.000(60-1715)

A S U N T O

Estado de las llantas de la locomotora de trafico .-

------00000------

Rincón del Bonete, 7 de marzo de 1951 .-

Sr. Jefe Coordinador de Energía.-

ESTADO DE LAS LLANTAS DE LA LOCOMOTORA DE TRAFICO.-

El estado de las pestañas de las llantas de la locomotora de referencia, es precario.- No se pueden tornear por ser muy poco el espesor disponible.-

Tampoco se dispone de otro juego de ruedas o llantas para recambio.-

Estimo sería prudente cambiar las llantas a la brevedad posible.-

Las medidas son :

Interior de la llanta	85	ctms. con 7 m/m .-
" " " pestaña	84	" .-
Ancho de la llanta	13	" .-

Saluda a Vd. muy atte.,

ROBERTO MAISONNAVE
Ingeniero Residente
Central Hidráulica

Vuelva para que se info me respecto al valor de aproximado del material que se solicita .-

Ing. José E. Gil

Informe referente al mal estado de las llantas de la locomotora de servicio.

Rincón del Bonete, junio 20 de 1951.-

DUPLICADO

Sr. Ingeniero Residente.

REF: LOCOMOCION COLECTIVA.-

Comunico a Vd. que, en la actualidad, viajan en el Tren, entre Paso de los Toros y Rincón del Bonete, en las horas de entrada y salida del trabajo, las siguientes personas, aproximadamente:

Funcionarios UTE.- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -99
Personal Bn. de Ing. Nº 3- - - - - - - - - - - - - - - 6
" de la Policia- - - - - - - - - - - - - - - - - 2
" Navegación Interior- - - - - - - - - - - - - 4
" de Servicio (particulares)- - - - - - - - -6
Proveedores- 3
Pasajeros particulares (variable)- - - - - - - -10
Sub-Total: 130

Ahora bien, de acuerdo con la R 51.-77483 de fecha 9 de abril de 1951, que dispone el traslado a Paso de los Toros de unos 72 funcionarios y una vez que los mismos hayan dejado de vivir en Rincón del Bonete, tendremos las siguientes cifras:- 72
Total:- - - - - - 202

Los dos vagones que tenemos en uso en la actualidad son de una capacidad total de 120 pasajeros.-

Por lo tanto, me permito sugerirle tenga a bien hacer notar los inconvenientes que puede traer aparejado ciertas dificultades que ya presentan con la locomoción colectiva más aún teniendo en cuenta el estado precario de la locomotora que tenemos en servicio; lo que fuera informado oportunamente, según nota de fecha 7 de marzo de 1951.-

Debemos agregar además, que el motor del Autovía se encuentra en bastante mal estado.-

A fín de ilustrar mejor sobre los servicios que se cumplen en la actualidad, detallamos a continuación el Itinerario vigente:

HORA DE SALIDAS.-

R. Bonete	P. Toros	Locomoción	Cometido Específico.
5.00	5.30	Autovía	Trae Guardias de Maq. y Tablero.
6.05	6.50	Tren	Trae func. en general. Lleva Guardias.
7.30	8.00	"	Lleva Serenos Guard. Filtro, Colegiales y Liceales
11.00	11.30	Autovía	Trae Guardias, Maq. y Tablero.
12.05	12.35	"	Lleva Guardias, trae Colegiales y Liceales

En una nota cursada el día 28 de Julio de 1951, se expresa lo siguiente haciendo un resumen de la precaria situación del servicio ferroviario en general y posibles soluciones para el mismo:

El Sub-Jefe Administrativo informa sobre las condiciones de transporte ferroviario* entre Rincón del bonete y Paso de los toros, a cargo de ésta Administración, le hace

notar que, a las horas de entrada y salida del trabajo, se produce un movimiento de 130 pasajeros aproximadamente, lo que colma la capacidad disponible actualmente, de 120 pasajeros entre el vagón alquilado al Ferrocarril Central y una chata de propiedad de UTE. -

//blero.

17.50	18.20	Tren.	Lleva funcionarios en general y Guardias.
20.30	22.30	Autovía	Trae Serenos Guardia Filtro y Controlistas.
23,05	23.35	"	Trae Guardias de Máq. y Tablero
0.15	0.40	"	Lleva Guardias de Máq. y Tablero

----oooOOooo----

RESUMEN

El Tren realiza un recorrido de 72 Kilómetro por día

El Autovía " " " " 172 " " "

TOTAL RECORRIDO DIARIO: 244 KILOMETROS

------------O------------

Esta tarea se cumple con el siguiente personal:

Para el Tren:

2 Maquinistas
2 Foguistas

Para el Autovía

3 Choferes.

Teniendo en cuenta que los Choferes del Autovía estan recargados de tareas, sugiero la organización de tres turnos que serían:

1º) de la hora 5 a la hora 13

2º) " " " 13 " " " 9

3º) " " " 9 " " " 5

Para cumplir con regularidad, en lo que respecta a horas de trabajo sería necesario disponer de otro Chofer reemplazante para trabajar los días que franqueen los titulares.-

Con el traslado de funcionamos a residir en Paso de los Toros, habrá que transportar unos 72 funcionarios más, lo que exigirá agregar un vagón por los menos, a dichos trenes. -

No disponiéndose, en el momento, de ningún vagón apto para tal fin, habría que encarar la posibilidad de arrendar otro vagón al Ferrocarril Central. o bien, carrozar dos chatas (de acuerdo con la capacidad) de propiedad de ésta Administración. -

La segunda solución, en las condiciones actuales, importaría unos dos meses de trabajo y un desembolso importante en materiales (aproximadamente $ 800), por lo que, en ese lapso, habría que arrendar otro vagón. -

Conviene tener presente, que esos trenes arrastran además vagones de carga en ciertas oportunidades, de acuerdo con las necesidades de transporte de materiales, a Almacenes Generales y para Obras de Ingeniería Civil, etc., -

Por estas razones, aumentarán considerablemente las dificultades que surgen del estado precario de la locomotora en servicio activo. -

Esta según se ha informado por nota de fecha 7 de marzo del corriente (Expediente Nº48455) tiene las llantas peligrosamente desgastadas, necesitando, además, una reparación general de importancia, cuya duración puede estimarse en una semana. -

En cuanto a la otra locomotora, de trocha normal (la RIONE Nº4), que fuera retirada del servicio por la ex-Rione, para proceder a su reparación general, no considero ventajosa su reparación dado su estado que exigiría los siguientes trabajos:

Enllantado, cambio de muñequillas, reconstrucción de las cajas de cojinete y cojinetes de bielas, reconstrucción de crucetas cambio de paralelas, rectificación de cilindros y pistones, cambio de aros, reconstrucción de vástagos, reconstrucciones de la mayor parte del mecanismo de distribución; cambio de tubos de humo, calafateado de la caldera, cambio de todas las juntas y guarniciones de prensa, estopas, rectificación o cambio de asientos de todas las válvulas, etc., no existiendo repuestos de la mayoría de las piezas a cambiar.- Además, la potencia de esta locomotora, no le permitiría arrastrar trenes de pasajeros de tres vagones.-

Considero que la puesta en servicio de esta locomotora, sería sumamente oneroso. -

En cuanto al servicio con el autovía, ha sido necesario aumentar de 6 a 8 el número de viajes, según se dio cuenta en oportunidad, con motivo de la adopción del horario de 6 horas para el personal de guardia de Máquinas y Tablero. -

Como es de su conocimiento, se ha pedido un motor a la sección locomoción y transporte, ya que el motor actual del autovía, tenía de largo tiempo atrás, el bloque y la caja de cambios partidos.

El personal de conductores del autovía , consistente de 3 operarios, se ocupa del reabastecimiento revisación y reparaciones menores del vehículo entre viajes y además, cumple funciones de guarda en el tren, para el cobro dé pasajes y mantenimiento del orden en estas condiciones, si se tiene en cuanta los horarios que se deben cumplir, dicho personal debe trabajar en tres turnos de 8 horas diariamente, por lo que se hace necesario un relevante para los feriados, licencias, etc

No se puede contar, para ello, con el personal de maquinistas y foguistas del tren, consistente de cuatro operarios, los que, entre viajes, deben ocuparse en el reabastecimiento, revisación y preparación de la locomotora, con lo que llenan sus horarios de trabajo normales.-

El estado de conservación de la vía es también precario necesitándose a juicio del suscripto una reparación urgente, por entrañar peligro de accidentes.-

En una inspección realizada por el Sub-Jefe Administrativo, el día 27 del corriente, encontraron asentamientos, roturas de pernos de eclisas y torceduras de rieles en una extensión total de 7 Km, aproximadamente.

La reparación insumirla 300 m3 de balasto, unos 100 pernos de eclisa y 2000 horas - hombres de trabajo. Estas cantidades son sólo una primera aproximación estimativa.

Esta Sección cuenta con una cuadrilla de reparación de vías y caminos compuesta de un capataz y cuatro peones

En esas condiciones, se tardarla unos 50 días hábiles en llevar a cabo dicho trabajo.

Además, es necesaria; - reparar varios caminos de la población y predio, incluso destapar cunetas que insumirán, a la misma cuadrilla, unos 90 días en las condiciones actuales

Estos trabajos deben realizarse aprovechando la época de lluvias a fin de obtener buenos resultados.

El suscripto estima que sería conveniente reforzar dicha cuadrilla con unos seis peones a los efectos de poder dar cumplimiento a dichos trabajos en un plazo razonable. -

RESUMEN

En resumen, con la adopción del nuevo horario de 6 horas, el traslado de funcionarios a residir en Paso de los Toros, y el estado de la vía y caminos, se plantean los siguientes problemas, que se someten a su consideración.

Es aumento de la capacidad de los trenes al comienzo y terminación de la jornada, pasándose de 130 a 200 pasajeros per viaje.

La reparación de la locomotora de servicio a fin de hacer frente a la mayor carga a arrastrar, refuerzo de la cuadrilla de reparación de vías y caminos con unos 6 peones. -

La provisión de un relevante conductor de autovía para releve en los días feriados, licencias etc. de los tres titulares.

En la actualidad, viajan en el Tren, entre Paso de los Toros y Rincón del Bonete, en las horas de entrada y salida del trabajo, las siguientes personas, aproximadamente:

Funcionarios UTE ------ 99

Personal Brigada de Infantería Nº3 ------ 6

Personal de la Policía ------ 2

Personal de la Navegación Interior ------ 4

Personal de servicio (Particulares) ------ 6

Proveedores ------ 3

Pasajeros particulares (variable) ------ 10

SUB TOTAL – 130 PERSONAS

Tomando en cuenta que según decreto R 51.- 77483 de fecha 9 de abril de 1951, que dispone el traslado a Paso de los Toros de unos 72 funcionarios, y una vez que los mismos hayan dejado de vivir en Rincón del Bonete, tendremos las siguientes cifras:

TOTAL, A TRANSPORTAR 202 PERSONAS.

Mientras no se arregle la locomotora, no recomiendo aumentarle el peso a remolcar, y considero que lo fundamental es obtener las llantas pedida por expediente Nº48455, debiendo agregarse que una de las llantas que tiene, ya se partió.

A fin de ilustrar mejor sobre los servicios que se cumplen en la actualidad, detallamos a continuación el Itinerario vigente:

HORARIOS DE SALIDAS DE TRENES (Junio 1951)			
Rincon del Bonete	**Paso de los Toros**	**Locomotion**	**Cometido Especifico**
5.00	5.30	Autovia	Trae Guardias de Máquinas y Tablero
6.05	6.50	Tren	Funcionarios en general. Lleva Guardias
7.30	8.00	Tren	Lleva Serenos, Guardia Filtro, Colegiales
11.00	11.30	Autovia	Trae Guardias Máquinas y Tablero.
12.05	12.35	Autovia	Lleva Guardias, trae Colegiales y Liceales
13.50	14.20	Autovia	Trae Serenos, Guardia Filtro y Controlisita
15.05	17.15	Autovia	Guardias de Máquinas y Tablero.
17.50	18.20	Tren	Lleva funcionarios en general y Guardias
20.30	22.30	Autovia	Trae Serenos, Guardia Filtro y Controlisita
23.05	23.35	Autovia	Guardias de Máquinas y Tablero.
00.15	00.40	Autovia	Guardias de Máquinas y Tablero.

RESUMEN

1 - Tren realiza un recorrido de 72 Kilómetros por día

2 - Autovía realiza un recorrido de 172 kilómetros por día

En total, entre ambos, el recorrido es de 244 kilómetros diarios, tarea se cumple con el siguiente personal:

Para el Tren:

2 Maquinistas

2 Foguistas.

Para el Autovía

3 Choferes

Teniendo en cuenta que los choferes del autovía están recargados de tareas, sugiero la organización de tres turnos, que serían:

1) de la hora 5 a la hora 13

2) de la hora 13 a la hora 21

3) de la hora 21 a la hora 5

Para cumplir con regularidad, en lo que respecta a horas de trabajo, sería necesario disponer de otro Chofer reemplazante para trabajar los días que franqueen los titulares.

– -

Rincón del Bonete, 7 de setiembre de 1951.-dr. Jefe Coordinador de Gerencia

A fin de dar cumplimiento a lo solicitado, corresponde nacer el siguiente computo estimativo con respecto a los importes:

A) Alquiler vagón de 2da. clase: $ 170.00 mensuales. -

b) Cambiar motor del autovía: habiéndose solicitado este motor a la Sección de locomoción y transporte, correspondería, salvo su mejor opción, que dicha sección informara acerca de su valor.

c) Arreglar la locomotora existente:

6 llantas: 60.00 cada una, total $ 360.00

20 jornales: $160.00

Otros materiales varios $180.00

Referente a las llantas para la locomotora, el suscripto tiene conocimiento que el Ferrocarril Central del Uruguay, posee llantas usadas de vagones, de medida aproximada conveniente (diámetro interior 90 cm, ancho 13 cm) que podrían prestar un servicio en nuestra, locomotora. El valor se ha estimado con respecto a dichas llantas usadas, las que, en las condiciones de servicio actuales, podrían durar unos 100.000 kilómetros, o sea 50 meses aproximadamente.

Gato del Coche Motor

Para poder "dar vuelta" al coche, si bien el mismo contaba con una reversa, era solo para maniobras o recorridos cortos de unos pocos metros, por lo que, al momento de emprender el regreso, se debía girar al vehículo. El coche motor estaba equipado con un ingenioso sistema de giro, el que se encontraba montado en el propio coche. El sistema consistía en un gato de crique, colocado en el chasis, justo en el centro de gravedad, amarrado a unos soportes con los cuales el vehículo se apoyaba en la vía.

Al momento de girarlo, se accionaba el gato sobre una madera dura que llevaban adentro del vehículo, se levantaba el coche y se lo hacía girar. A lo largo del tiempo, este sistema fue variando y llegaron a existir en el vehículo, 3 tipos distintos de gatos para hacerlo girar. En una segunda época, el segundo sistema que le instalaron, lograba levantarlo apoyando unos soportes en la vía y logrando así levantar todo el vehículo, haciéndolo girar luego sobre el gato, y dejando la cabina mirando hacia el lado contrario. Luego de girado, se bajaba sobre la vía en dirección contraria y se elevaba el mecanismo que volvía a quedar oculto debajo del chasis. Por último, el tercer sistema era un gato de crique similar a un tope de tren, el que pareció ser el que mejor resultado de los 3 sistemas implementados dio, porque fue con el que se quedó el coche hasta el final de sus días.

Zorra de Vía:

Este vehículo también manufacturado por los talleres de RIONE, estaba formado con algunas vigas soldadas, y cual era propulsado por un motor pequeño a nafta. Se lo utilizaba para realizar trabajos de mantenimiento en la línea, a lo largo de los casi 12 kilómetros que esta tenia. Era costumbre que el personal novato que ingresaba a trabajar a Bonete fuera colocado a cumplir sus primeras tareas en las cuadrillas de Vía y Obras que operaban esta zorra motorizada a lo largo del ramal privado. Uno de los personajes que estuvo más años al frente de dicha cuadrilla fue un señor de apellido Ballesteros. Se desconocen mayores datos de este vehículo al carecer de fotografías, pero se deduce que era algo bastante sencillo y que ni siquiera tendría carrocería.

Acoplado del Coche Motor:

En algún momento, y ante la cada vez mayor necesidad de utilizar los servicios del coche motor, en el mismo taller donde fue fabricado este, se construyó un acoplado para el coche motor, el que iba detrás del mismo, agarrado al vehículo, por medio de una lanza de 10 centímetros de ancho, la que tenía un ojal en la punta, por donde pasaba un tornillo pasante que estaba en la parte posterior de la carrocería del coche motor… un sistema bastante… elemental…

Era simplemente una chata abierta a la cual se le habían colocado 8 filas de asientos largos a lo ancho y el respaldo de los mismos se revertía, según el sentido de circulación de la formación, además de que este acoplado estaba equipado con freno de mano. Con todos los asientos que tenía, entre él y el coche motor sumaban una capacidad de entre 25 y 30 personas sentadas, más las personas que podía llevar paradas en el interior del coche motor. Al acoplado se lo consideraba muy peligroso porque al

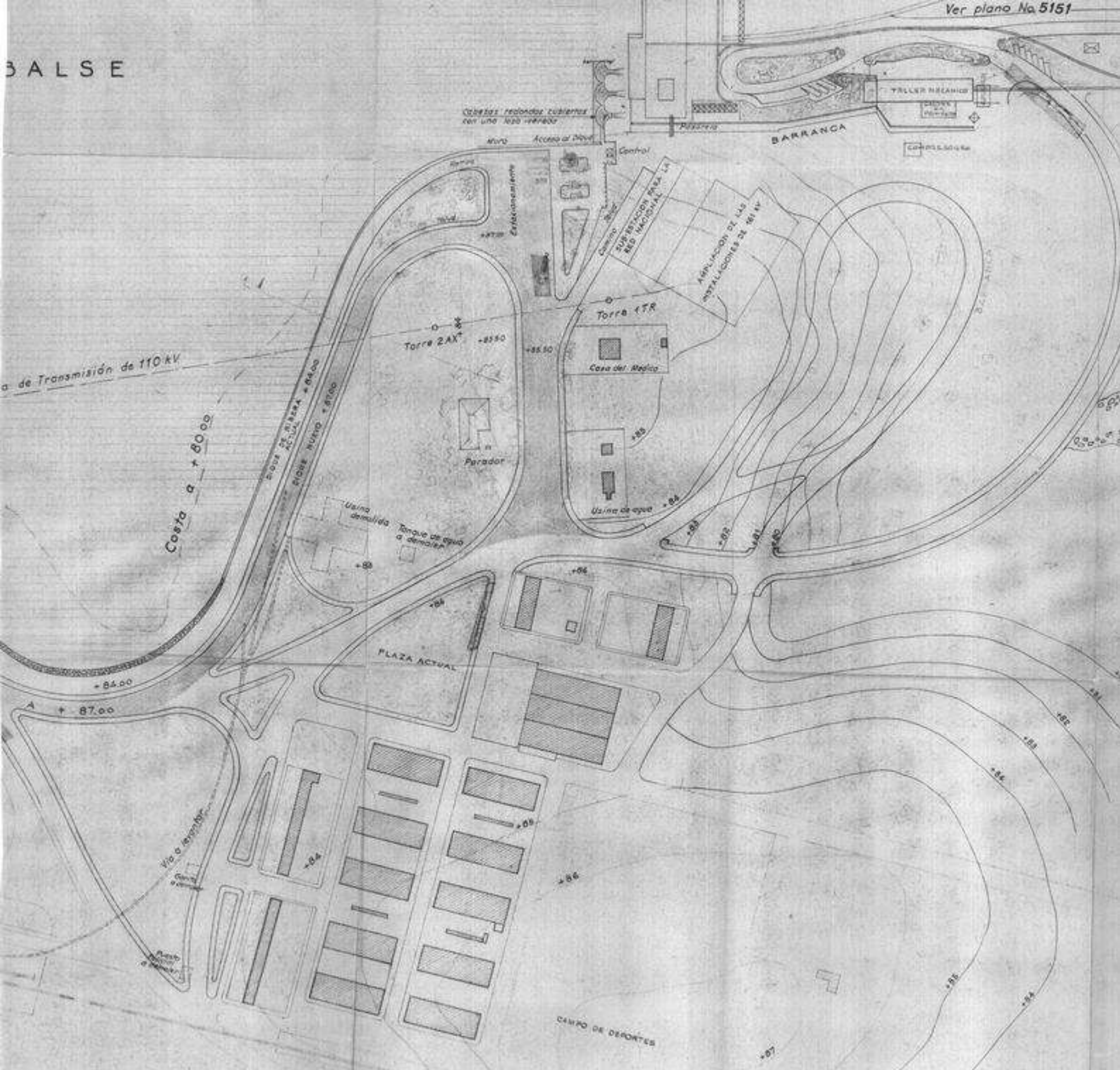
no tener carrocería y viajar atrás del coche motor, se podía caer algún pasajero, por lo que los niños tenían terminantemente prohibido viajar en él. Solo era utilizado cuando había mucha gente para transportar a causa de los riesgos que involucraba, en determinado momento una mujer se estaba bajando del mismo, cuando el coche motor arrancó, cayendo entre el acoplado y la unidad motriz, salvando su vida de pura casualidad al ser advertido el conductor de forma inmediata. Por esta razón se lo decidió sacar de servicio definitivamente, antes de que si ocurriera una tragedia.

Chata Carrozada como Salón:

Como ya fue expresado más arriba, durante la construcción de la represa, era el propio Central Uruguay Railway quien dispuso a los coches para pasajeros, Nº 1, 4, 5, 9, 56 y 58 de su propiedad, para poder transportar al personal de la obra, en el periodo 1937 a 1940, desconociéndose como operaba dicho servicio a posterior, además del coche motor claro está. Al terminar de construir la represa no era necesario contar con tantos salones de pasajeros, y el Central los retiró, sin embargo, la RIONE operaba por su cuenta el transporte entre la represa y la localidad de Paso de los Toros, utilizando para llevar a los pasajeros, tanto del personal de la represa como público en general, a una plataforma o "chata" adaptada con una carrocería de madera, de construcción local, que intentaba asemejarse a un salón de pasajeros, pero por su diminuto tamaño, cuando corría junto a algún salón del Central de los que eran arrendados, se notaba claramente la diferencia.

Se accedía al mismo por los extremos, tenía 3 ventanas a cada lado, y era conocido popularmente como "Vagón Amarillo" a causa de que estaba pintado con este color, aunque también tenía un listón blanco que lo rodeaba, tal cual el coche motor. Como con este vehículo solo, era imposible transportar la cada vez mayor cantidad de pasajeros diarios, desde fecha desconocida, RIONE y a posterior UTE, estaban obligados por necesidad, a arrendarle al Central Uruguay Railway un salón de pasajeros de segunda clase, a un costo de $170.00 mensuales. Esto al desaparecer el central, pasó a ser arrendado al Ferrocarril Central del Uruguay nacional, y desde 1952, a AFE. No se sabe que salones eran los que se arrendaban, pero no era un salón fijo, sino que iba variando, y al parecer, hasta alguno de los famosos coches "Pullman" llegaron ya devenidos en salones "comunes" a prestar servicios en el ramal a Rincón del Bonete alguna vez, porque gente de la zona recuerda una época donde un "elegante coche con mesitas y veladoras trabajó algún tiempo en al ramal".

Entre la chata carrozada de UTE, y el salón arrendado, se alcanzaban las 120 plazas de personas sentadas, más los que pudieran viajar parados, siendo la capacidad del furgón amarillo de unas 40 personas sentadas y de 80, el salón de segunda clase arrendado. La corrida de los trenes era de vital importancia, realizándose siempre el recorrido de la locomotora, con dos coches y en ocasiones, también remolcando algún vagón de carga con distintos elementos. La corrida de los trenes con locomotora, se daba generalmente al comienzo y termino de la jornada, realizando los servicios intermedios el coche motor. La razón era muy sencilla, el coche motor tenia muchísima menos capacidad que los trenes con salones, pero estos consumían mucho más combustible, y solo se justificaban en los horarios donde había más pasajeros a transportar.



Arrendamiento de locomotoras de vapor y Operativa del Ramal:

A causa del mal estado en el que se encontraba el tren rodante de la locomotora de vapor que se encargaba del servicio, y ante la falta de una decisión urgente por parte de las autoridades competentes de UTE para subsanar dicho problema, en algo tan vital como el elemento que permitía el trasiego de personas y demás elementos, entre Paso de los Toros y Rincón del Bonete, hacia mediados de 1951, se estudia la posibilidad de arrendar de forma provisoria, una locomotora al Ferrocarril Central del Uruguay, quien rápidamente, ofrece para los servicios requeridos por UTE, a la locomotora Nº195 de su parque.

La máquina Nº195 era en realidad, la antigua locomotora Nº16 “África” del desaparecido Ferrocarril Noroeste del Uruguay, una maquina rodado 4-4-2T fabricada por la empresa Hunslet Engine en 1902, para dicho ferrocarril. Al ser disueltas en 1949 las compañías británicas, todo el parque de locomotoras y material rodante pasó a ser integrado dentro de la nueva empresa nacional del Ferrocarril Central del Uruguay, y es por eso que, al pasar a integrar un parque unitario, perdieron sus numeraciones originales y en el caso de esta, paso a ser la maquina Nº195 del parque general. De ahí, que cuando UTE solicitó arrendar al FCC una locomotora, este ultimo la ofreció como “Maquina Nº195”.

Al momento del arrendamiento por parte de UTE, en un informe de la empresa se expresaba lo siguiente:

LOCOMOTORA Nº195

Obligaciones de la UTE

Suministros

1) Carbón

2) Agua

3) Aceites lubricantes (los indicará la remesa)

Aceite 40 para el movimiento Chilindrina para los cilindros

Obligaciones del FCC

Reparaciones necesarias deben efectuarse en la remesa de Paso de los Toros (por cuenta del F.C.C.)

Revisación y control periódicos

Cuenta del kilometraje

Rincón del Bonete - 24 de octubre de 1951.-

Diagrama del Recorrido desde Paso de los Toros a Rincón del Bonete

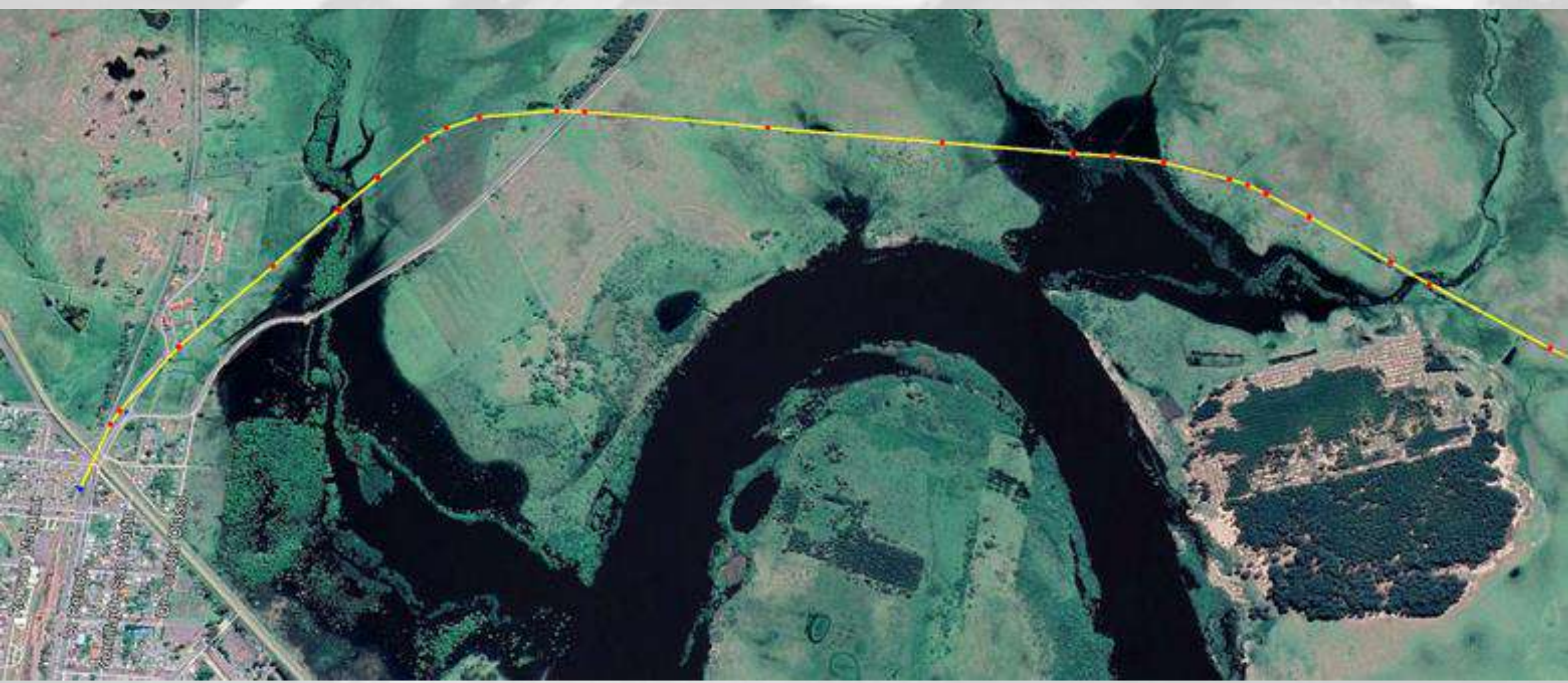




Diagrama del Recorrido desde Paso de los Toros a Rincón del Bonete

El día 17 de octubre de 1951, la locomotora a vapor de UTE fue retirada del servicio, siendo sustituida en funciones de forma “provisoria”, por la locomotora Nº195 (ex 16 del NWUR) propiedad del Ferrocarril Central del Uruguay, la cual le era arrendada a la UTE. Los costos de consumo según datos oficiales de UTE eran en ambos casos los siguientes; La locomotora 195, consumía, 250kgms de carbón en un viaje completo de ida y vuelta, el precio del carbón en 1951 era de $ 74.50 la tonelada. El autovía (o coche motor…) por su parte, consumía en 1951 y con su motor en muy malas condiciones, 5 litros de nafta y medio litro de aceite, por cada viaje de ida y vuelta.

El costo del litro de nafta por aquel entonces era de $ 0.3025 y en cuanto al litro de aceite, el costo era de $1.15 el litro.

Un cálculo superficial arroja les siguientes valores estimativos por viaje de ida y vuelta:

Trenes con locomotora Nº195 – Gasto por viaje completo $ 30.00

Coche Motor (Autovía) – Gasto por viaje completo $ 8.00

El costo del boleto entre Paso de los Toros y Rincón del Bonete, en octubre de 1951 era de $0.10. Para ese entonces, en las horas de entrada y salida que era cuando corría la locomotora con el tren, viajaban unos 160 pasajeros en promedio, y el costo del pasaje, era un monto heredado de épocas de RIONE, el que, a este entonces, aún no había sido ajustado, siendo financiado todo esto por parte de la ahora UTE.

El arrendamiento de la locomotora, trajo consigo otra resolución por parte de UTE, y fue que ante este panorama tan poco alentador, UTE, comenzó a gestionar ante el Ferrocarril Central del Uruguay, la seria posibilidad de que fuera este último, quien se encargara a totalidad, de la operativa y así fue que desde que la locomotora Nº195 del FCC pasó a operar el ramal a Rincón del Bonete, el FCC pasó en cierta forma a encargarse el mismo, de toda la operativa ferroviaria de dicho ramal, intentando UTE con esto, sacarse el problema de encima, y alegando por parte del FCC, que ellos lo que no querían era perder dinero, pero si tenían que ir al costo, y no obtener ganancias por encargarse de la operativa del Ramal Rincón del Bonete, no se preocupaban.



Diagrama del Recorrido desde Paso de los Toros a Rincón del Bonete

UTE entonces, realizó la operativa por cuenta propia del ramal, desde el día 2 de mayo de 1950, hasta el día 21 de octubre de 1951, cuando pasó la operativa del mismo al Ferrocarril Central, de forma provisoria, a modo de sacar conclusiones de si esto lograba subsanar los problemas y reducía los costos de operación.

Cobro del Pasaje:

UTE cobraba boletos a todos los residentes de Rincón del Bonete que viajaran a Paso de los Toros, por motivos particulares, y a toda persona, excursionista, turista, o pasajero casual, que decidiera utilizar el autovía o el tren para su traslado.

En cambio, NO SE COBRABA boleto, ningún funcionario de Rincón del Bonete, que residiera en Paso de los Toros, y utilizara los servicios del tren o autovía, en los horarios de entrada o salida del trabajo, fueran funcionarios con horarios fijos o rotativos. Tampoco se le cobraba pasaje a toda persona que trabajara en el servicio doméstico para los habitantes de Rincón del Bonete, como así también, a los escolares o liceales que vivieran en Rincón del Bonete, y estudiaran en Paso de los Toros o Durazno, además de que los otros beneficiarios con el no pago del boleto, eran los funcionarios policiales o militares, que prestaran funciones en los destacamentos de Rincón del Bonete.

En cuanto al servicio, tanto los trenes convencionales, como también el autovía, partían en su recorrido, desde la “Garita”, que era el edificio que auspiciaba como “Estación Rincón del Bonete” aunque simplemente era llamado como “garita” y realizaban los 11,80 kms que tenia de longitud el ramal de Rincón del Bonete. El recorrido concluía cuando llegaban unos metros antes del desvío que era el que empalmaba de la línea Central al Ramal Rincón del Bonete (lo que hoy en día, está debajo del paso elevado de la ruta 5) y los pasajeros al bajarse iban caminado desde ahí hacia la ciudad de Paso de los Toros, ya que el desvío estaba en las “afueras” de la misma.



Diagrama del Recorrido desde Paso de los Toros a Rincón del Bonete

Todos los trenes de UTE corrían con horario, llegaban a correr en promedio unas 11 o 12 frecuencias diarias entre la represa y la vía principal de acceso, en las afueras de la ciudad de Paso de los Toros, generalmente nunca entraban a la línea principal ni la locomotora ni el coche motor, aunque este último… en ocasiones se tomaba ciertas atribuciones personales y averiguando su conductor previamente con AFE, si se sabía que no había trenes en la línea principal, era común que el coche motor pasara el desvió que daba acceso al Ramal a Rincón del Bonete, y recorriera sobre la línea principal de AFE, unos 583 metros, casi 5 cuadras, deteniéndose antes de llegar al paso a nivel de la Avenida 18 de Julio, la avenida principal de la Ciudad de Paso de los Toros, logrando así acortarle el trayecto a sus pasajeros. Sin embargo, esto de salirse del ramal, solo lo hacía en ocasiones el coche motor, los trenes con locomotoras jamás salían del ramal a rincón del bonete, por no tener forma de pasar la máquina para el otro lado del tren al emprender el regreso a la represa.

Aun así, para noviembre de 1951, en un informe interno de UTE, se expresaba de forma dilapidaría, que el servicio de transporte colectivo ferroviario, prestado por UTE, era por demás paupérrimo y deficiente en todos los casos. Básicamente, se alegaba a que no se le cobraba boleto al personal de la represa, porque la propia empresa era consciente del mal servicio que se prestaba, donde tanto la locomotora arrendada como el coche motor, se encontraban en pésimo estado mecánico, como así también la chata adaptada a salón furgón, conocida como “vagón amarillo” demostrando un deterioro avanzado.

Por parte de la infraestructura de vías, la situación era aún peor que lo referente al material rodante, expresando que la vía férrea se encontraba en un estado de conservación desastroso, y que incluso cuando se pretendía utilizar a la plataforma rebajada Rione (un vagón especial propiedad ahora de UTE, comprado en 1937 para transportar cargas muy pesadas) se complicaba bastante su circulación por la traza, ya que la plataforma al tener su parte central deprimida o rebajada, era factible de pegar contra el sueño en los lugares en los que la vía estaba en peores condiciones.

El nivel de descontrol era tal, que las famosas llantas tantas veces solicitadas para poder reparar a la locomotora propiedad de la misma UTE, lograron ser entregadas en Rincón del Bonete, por parte del Ferrocarril Central del Uruguay, pero para diciembre de 1951, UTE decidió devolverle las llantas de acero al Ferrocarril Central, porque un ingeniero de UTE, alegó que no valía la pena seguir gastando dinero y tiempo del personal del taller, en recuperar dicha locomotora de propiedad de UTE, lo que en el corto plazo, demostró lo pesimamente herrada de esta decisión, a causa de que quedó ampliamente demostrado, que la operativa por parte del FCC del ramal Rincón del Bonete, lejos de reducir los costos operativos, causó un sobrecosto mucho mayor a la UTE, a su vez de que en el caso de las llantas en particular, el FCC pretendía cobrarle a UTE, una suma astronómica por las mismas, además de que debían ser adaptadas, para poder ser utilizadas en la locomotora, lo que insumiría aún más gastos.

Vale destacar de igual forma, que al menos para octubre de 1952… las llantas, por omisión de la propia UTE, no habían sido devueltas al FCC, pero, la locomotora quedó abandonada y totalmente desarmada, a la intemperie, lo que le causaría aún más daños. Fue necesario proseguir, con el ya comenzado en octubre de dicho año, proceso de “Arrendamiento” de locomotoras de vapor al Ferrocarril Central, para evitar tener que suprimir el servicio, a pesar de que la operativa con la locomotora arrendada, disparaba los costos, tanto de funcionamiento, como de imprevistos, porque cualquier daño que sufriera la ya de por si arcaica y destrozada locomotora, dentro del ramal a Rincón del Bonete, el FCC se lo cobraba a UTE, generando que el remedio, fuera mucho peor que la enfermedad.

La diferencia de costos de la operativa por parte del FCC quedaba demostrada en el siguiente informe oficial:

Nuestro autovía actualmente es para 27 pasajeros y debe andar por año 77.184 kms. con un costo de $ 13.883.55, lo que da como costo específico 0.18 $/km. - Respecto al tren cuando funcionaba con el vagón alquilado al F.C.C. del Uruguay y una máquina de la U.T.E., costaba por año $ 29.641.71, para hacer un recorrido de 16.128 kms. lo que da un costo específico de 1,84 $/km/-

En estas cifras no se incluyen las reparaciones porque se realizaban con personal de servicio, cuya mano de obra debe pagarse igual aunque no se atienda el tren.-

E1 mismo servicio atendido con una máquina del F.C.C del Uruguay, sale de costo $ 42.219.82, incluyendo el alquiler de la máquina, haciendo el mismo recorrido de 16.128 kms. sale de costo específico de 2,62 $/km.-

En todos estos costos específicos se ha deducido la cantidad que se cobra por pasajes y fletes, lo que indica que los números mencionados son pérdidas netas.

Al servicio del F.C.C. del Uruguay se ha agregado el valor de una serie de cuentas que recientemente han llegado a esta Oficina y que se agregan a fs. 10, 11, y 12 a fin de que sean pagadas de acuerdo a la R 52.86806.- Además han llegado también a esta Oficina las cuentas siguientes:

A fa. 13 factura Nº 6901-Consumo petróleo Nov. Dic./951 $ 222.64

A fs. 14 factura Nº 8982 - Rep. Carro bogíe del Dic./951 $ 64.07

A fs. 15 factura Nº 6897-Consumo agua Mar./952 $2.70

A fs. 16 factura Nº 8102-Consumo agua Abril/952. $ 0.30

Total: $ 289.91

Esta suma ha sido invertida en 2 meses, agravándose la situación, porque si por ejemplo, en nuestra vía se rompe un bogíe, aunque la máquina es muy vieja, su costo se carga a la UTE.-

Esta situación fue debida a una orden del ex-Director Ingeniero Don Héctor Oddo, impartida personalmente en Rincón del Bonete, en el sentido de parar los trabajos de reparación de la locomotora de la UTE.- Luego esta orden fue transmitida telefónicamente, al suscrito, por el mismo Señor para que no se hiciesen más reparaciones en esa máquina y que la gente fuera destinara a otras tareas indicadas personales te por el.- La locomotora quedó desarmada a la intemperie y posteriormente las llantas recibidas en aquella Central tramitadas en exp. TTS 98455, fueron devueltas por Resolución recaída en el mismo expediente. -

En aquella época la reparación de la locomotora, costaba aproximadamente $940.oo, y con esa cantidad hubiese quedado en buenas condiciones y si se hubiese mantenido el servicio con ella, se habría economizado hasta la fecha la cantidad de $ 9.024.55, correspondiente al lapso comprendido entre el 21 de octubre de 1951 al 30 de junio de 1952.-

Como se ve el negocio con la intervención del F.C.C. del Uruguay no es conveniente para la UTE. -

Solución del problema. –

La solución más inmediata es arreglar la locomotora y atender el servicio provisoriamente con el vagón alquilado, el furgón y la locomotora de la UTE. Además, continuar con, el autovía a nafta que se halla en buenas condiciones. -

Este servicio significará un gasto anual como se discrimina a continuación:

Autovía 77.184 kms. $ 13.883.55

Ferrocarril 16.128 kms. $ 29.641.71 De estos valores ya se ha deducido lo que se recauda por concepto de pasajes y fletes que significa aproximadamente $ 1.200.00 anuales para ambos vehículos.

Segunda solución. -

En el exp. Nº37644 y que corresponde ser agregado se ha formulado un pliego de condiciones para la adquisición de un autovía a batería de acumuladores. - Correspondería pues, llamar a licitación para luego determinar si conviene su adquisición. Por otro lado, a fines del presente año, o a principios del próximo, es probable, de acuerdo a lo conversado con el Ing. Don Agustín Maggi, que el F.C.C. del

AUTO-VIA DE LA U.T.E.-

Este vehículo efectúa 67 viajes semanales, comprendidos desde el día lunes a las 0 horas a las 24 horas del día domingo, completando el servicio diario de pasajeros.-

Efectúa un recorrido anual de 77.184 kms.

Consume por viaje aproximadamente 6,210 lts. por viaje.-

Costo mensual:

Nafta 1.665 lts. a $ 0.3025 p/l	$ 503.67
Aceite Nº 20, 20 lts. a $ 2.00 p/l	" 40.00
Grasa amarilla esp.B: 0.350 k. a $ 0.65	" 0.23
" negra 1413 - 1 k a $ 0.55 p/k	" 0.55
Trapos - 0.300 K. a $ 0.75 p/k	" 0.23
Estopa - 1.800 K a " 1.30 p/k	" 2.34
Jornales (3 choferes a $ 9.22 c/u prom)	" 691.50
Total mensual:	$1.238.52
Costo mensual	$ 14.862.24
Pasajes y fletes a $ 0.01268 p/Km en 77.184	$ 978.69
	$ 13.883.55

$ 13.883.55 sobre 77.184 kms. 0.18 $/km.

Uruguay o Ferrocarriles del Estado, deban retirar del servicio algunos de sus "motocars". En este caso convendrá adquirir uno de estos elementos de transporte, siempre que sea accionado con motor a gasoil.-

Un "motocar" nuevo cuesta aproximadamente $160.000.00 y si como establece en su nota le fecha 26 de setiembre de 1951 el señor Administrador General del F.C.C. del Uruguay, el costo específico con coche motor es de $ 0.60 $/km. se ve que en un año la diferencia con la locomotora para hacer el mismo servicio es de $ 19.964.91 a favor del coche-motor, lo qué quiere decir que en 8 años se cubriría el costo del coche-motor.

Con estos datos podría iniciarse las gestiones de compra de un "motocar" o coche-motor de los mencionados a radiarse próximamente. El suscrito considera que lo más económico para el servicio de pasajeros será el coche-motor a gas-oil ayudado por el actual autovía y conservándose la locomotora en buenas condiciones para los servicios de cargas pesadas. -

Atte Ing. Jacobo Menditeguy. Ingeniero Jefe de Generación de Energía.-

SERVICIO DE TREN CON LOCOMOTORA DE LA U.T.E.-

Este servicio efectuaba 14 viajes semanales, comprendidos desde el día lunes a las 0 horas a las 24 horas del día domingo.-

Efectúa un recorrido anual de 16.128 kms.

Consume por viaje aproximadamente 190 kilos de carbón, siendo su gasto mensual de 10.640 kilos.-

Costo anual.-

Carbón consumido 127.680 k. a $ 77.25 0/00	$	9.863.28
Flete carbón en 127.680 k. a $ 12.38 o/ooy 3%	"	1.628.10
Leña (sin costo por utilizarse mat.sin uso)		
Grasa negra 1413 - 7 k. a $ 0.55 p/k	"	3.85
Aceite 640 - 56 Lt.a $ 0.80 p/l	"	48.80
Aceite 1964 - 90 Lt.a $ 0.65 p/l	"	58.50
Estopa - 46 k a $ 0.80 p/k	"	36.80
Alquiler vagón F.C.C.U. $ 172 mensuales	"	2.064.00
Jornales (2 maq.; 3 fog. 1 guarda)	"	16.142.88
Total anual:	$	29.846.21

Costo anual del servicio	$ 29.846.21
Pasajes y fletes a $ 0.01268 p/km. en 16.128 kms.	" 204.50
	$ 29.641.71
$ 29.641.71 sobre 16.128 kms.	1.84 $/km.

De cualquier forma, la locomotora arrendada, Nº195, no prestaría servicio por mucho tiempo para el Ramal a Rincón del Bonete, posiblemente, por una ruptura que sufrió en servicio, causando un descarrilo, la misma haya sido sustituida por la maquina Nº193, la cual a la postre, por aparentemente, mala praxis de parte del personal de UTE al encenderla, estuvo a punto de serle destruida la caldera, pero afortunadamente en ese momento, solo fue un susto.

Aun asi, ninguna de las dos pasaría demaciadno tiempo trabajando para UTE, y para el dia 27 de agosto de 1954, ya habían sido dadas de baja ambas, y abandonadas a la espera del desguace, en la estación Canning, en la ciudad de Paso de los Toros, por lo que se podría decir que sus últimos trabajos en vida, los realizaron para la UTE.

SERVICIO DE TREN CON MAQUINA ALQUILADA AL F.C.C.U.-

Comenzó el servicio el día 21 de octubre de 1951.-

Este servicio efectúa 14 viajes semanales, comprendidos desde el lunes a las 0 horas a las 24 horas del día domingo.-

Efectúa un recorrido anual de 16.128 kms.

Consume por viaje aproximadamente 290 kilos de carbón, siendo su gasto mensual de 16.240 kilos.-

Costo período comprendido desde el 1/1 al 30/5/952.-

Carbón consumido 81.200 k. a $ 77.25 o/oo	$ 6.272.70
Flete carbón en 81.200 k. a $ 12.38 o/oo y 3%	" 1.035.41
Leña (sin costo por utilizarse mat. sin uso)	
Estopa 8 kilos p/m.-40 k. a $ 1.30 p/k	52.00
Aceite 80-30 lts. p/m 150 lts. a $ 1.30 p/lt.	" 195.00
Aceite 1964-10 lts.p/m.- 50 lts. a $ 0.65 p/lt.	" 32.50
Kerosene- 5 lts. p/m.- 25 lts. a $ 0.12 p/lt.	" 3.00
Alquiler vagón F.C.C.U. $ 172.mensuales	" 2.500.00
Jornales (2 maq.; 3 fog. y 1 guarda)	" 6.726.20
Total en el período	$ 17.676.81

Costo anual del servicio	$ 42.424.32.
Pasajes y fletes a $ 0.01268 p/km en 16.128 kms.	" 204.50
	$ 42.219.82
$ 42.219.82 sobre 16.128 kms.	2.62. $/km.

Tercera Remotorización del Autovía:

Como ya fue expresado antes, si bien el autovía fue reconstruido en 1950, el motor que tenía era el mismo que venía usando desde 1947, el que sustituyó a su motor original de 4 cilindros. Aun así, el estado del bloque del motor y la caja de transmisión, estaban ambos partidos, y el estado mecánico general del vehículo era pésimo, razón por la cual, UTE decidió retirarlo de servicio el día 5 de mayo de 1952, para poder remotorizarlo con un nuevo motor que habían logrado conseguir.

Por este motivo, UTE puso en servicio al camión Padrón Nº3856 número interno 148, pero el pésimo estado del camión no ofrecía tampoco seguridad para dicho transporte; tal es así que durante los días 13 y 19 de mayo de 1952 y mientras iba a pleno de pasajeros, el camión quebró un eje delantero en cada una de las fechas indicadas con desprendimiento de la rueda.

El día 14 un eje trasero también con desprendimiento de la rueda, aunque estos hechos no revistieron importancia, pudieron haber sido de graves consecuencias, tomando en cuenta que se estaban transportando pasajeros con el camión. Esto causó un descontento general de los pasajeros, y una preocupación aun mayor para la UTE, que de disponer de la locomotora arrendada y operada por el FCC para todos los servicios que no podía cubrir el autovía por encontrarse fuera de servicio, causarían un colapso total de los costos operativos, además de que en un plazo de 10 días, se terminarían consumiente todas las reservas existentes de carbón.

Ante toda esta situación, en una nota de la Gerencia General, se habla por primera vez, en fecha del 26 de agosto de 1952, de la posibilidad de contratar con una empresa tercerizada, un servicio de ómnibus para pasajeros, que sustituyan en algunos horarios a los trenes con locomotoras, a causa de sus elevados costos, aunque para el día 2 de octubre de 1952, aun se pretendía realizar una reparación general a la locomotora propiedad de UTE, abandonada, desde el día 17 de octubre de 1951… o sea, casi un año antes… logrando con esto que los costos de la posible reparación, se catapultaran a un monto total de $ 2.679,78…

Como dato extra, si de algo sirvió la época en la cual el Ferrocarril Central del Uruguay se hiso cargo de la operativa del ramal a Rincón del Bonete, es que a pesar de que los costos operativos del servicio ferroviario se dispararon, durante el año que la empresa ferroviaria estatal estuvo a cargo, realizó algunas reparaciones al ramal, limpiando de forma parcial la maleza, realizando alineamiento de algunos rieles torcidos, y quitando los golpes más grandes en las vías, al levantarlas y colocar balasto.

Esto se realizó por parte de una cuadrilla de Vía y Obras del Ferrocarril Central, pero la verdadera razón del hecho, no fue hacerle un favor a UTE ni mucho menos, sino que, la razón atrás de esta “generosidad” de parte del FCC, era a causa de que acaban de llegar los nuevos salones de pasajeros metálicos, fabricados por la firma Allan & Co, y al Ferrocarril Central se le ocurrió que podría ser una buena idea, realizar el viaje inaugural de los mismos, con la locomotora Diésel ALCO RSC-3 Nº1603, adquirida un año antes, a la Represa de Rincón del Bonete, a modo de lucir al nuevo material rodante recibido. El viaje con los nuevos salones, tuvo lugar el día 29 de marzo de 1952 y fue todo un suceso, llevando autoridades del gobierno, prensa en general, autoridades de la empresa y hasta autoridades de la propia empresa holandesa Allan, regresando el tren a Montevideo, a las 20.30hs… y al marcharse el tren… toda señal de mejoría del ramal Rincón del Bonete, se marchó con el… aquel hecho fue simplemente un lavado de cara, pero el deterioro del servicio ferroviario proseguiría su implacable marcha.

El día 12 de mayo de 1952, se presentó un grupo de funcionarios de la Represa de Rincón del Bonete, para solicitar a los responsables, la posibilidad de construir un resguardo en la parada del coche motor del lado de Paso de los Toros. La idea era construir un resguardo de dos aguas, con un tabique en centro, y cerrado en la parte más angosta. El tamaño seria de 10 metros de largo por 5 de ancho, a modo de con esta estructura, dar un refugio a los pasajeros, en épocas de lluvia y frio. Si bien el ingeniero Nelson Salle quien recibió el pedido, denotó estar totalmente de acuerdo con el pedido, no fue hasta octubre de 1952, que se logró autorizar la construcción del mismo, a pesar de que estaría construido con materiales ociosos, que quedaban de las demoliciones que

se venían realizando en el poblado de Rincón del Bonete. Luego de construido, la operativa era que tanto el coche motor ocmo el tren, antes de llegar al cambio de entrada a la línea principal en Paso de los Toros, se detenían primero en una estancia de la zona para descenso de personal, y a posterior continuaban su recorrido hasta el final del mismo; el tren detenía en un pequeño edificio que auspiciaba de parada para acenso y descenso de pasajeros, además de contar con vía de sobre paso para permitir que la maquina se desacoplara del tren, y se colocara en el lado contrario del mismo para el momento de volver a Rincón del Bonete.

El coche motor en cambio, no utilizaba el resguardo y simplemente se detenía por lo general (cuando no se escapaba hasta la ciudad de Paso de los Toros…) donde estaba el desvío, en la mitad de la nada, ya que, por su naturaleza, era más fácil el descenso y acenso de pasajeros, buscando con esto acortar la distancia de los mismos hasta la ciudad, y que la maniobra de “girarlo” fuera más sencilla.

En 1955, UTE comenzó a vender como chatarra, a una enorme cantidad de materiales que estaban desperdigados por diversos lugares de Rincón del Bonete, algunos de esos materiales eran incluso material ferroviario de trocha angosta, pero entre todo eso, se destaca que entre lo que se vendía, estaba también la locomotora de trocha estándar RIONE Nº4, que había sido radiada de servicio por la propia RIONE y al parecer, jamás habría llegado a operar para UTE.

Los datos donde aparece a la venta la locomotora RIONE, son fechados el día 29 de abril de 1955, y es lo último que se sabe de dicha locomotora. Es posible que la vieja locomotora RIONE fuera vendida bastante desarmada, ese año 1955, y el comprador de la misma, fue ANCAP (Administración Nacional de Combustible Alcoholes y Portland) quien la volvió a ensamblar y poner en marcha, y la comenzó a utilizar durante algunos años, en las afueras de la ciudad de Paysandú, en la planta de Nuevo Paysandú de la empresa ANCAP, cerrándose así el vínculo de esta con Rincón del Bonete, luego de muchos años.

En algún momento y tomando en cuenta que el desastre era cada vez mayor, UTE decide finalmente reparar a la locomotora de su propiedad, sin existir mayores datos al respecto; la misma había sido retirada del servicio el día 17 de octubre de 1951, pero según se informaba, en 1957, la maquina se encontraba operando, y justamente se la nombra, a causa de que se la pensaba nuevamente “dejar fuera de servicio” para realizarle algunas reparaciones entre las que se encontraba, el cambio de las llantas, sin saberse si se le habían colocado las que en su momento, entregó el Ferrocarril Central a UTE, y ahora se buscaban otras, o si esas fueron devueltas y era ahora a AFE a quien le solicitaban cotización.

Ante la salida de servicio de la locomotora, para reparaciones, UTE solicitó nuevamente una locomotora en arrendamiento, para poder cubrir a su propia máquina, mientras esta estuviera fuera de servicio, por un plazo que se estimaba en 45 días, expresando literalmente, que buscaban una locomotora “del Tipo D” con doble miriñaque. Llama poderosamente la atención que UTE, conociera la nomenclatura interna de AFE, pero, así y todo, AFE ofreció una locomotora de estas características, y esta máquina fue la Clase D Nº38, la que llegó a Rincón del Bonete el día 31 de diciembre de 1957, y se desconoce cuánto tiempo operó ahí.

Por último, en 1958, UTE intentó hacerle un canje a AFE de un coche motor Brill 55 que se había incendiado, por una excavadora que UTE tenía abandonada en los predios de la represa. El Brill 55 en cuestión, posiblemente fuera el Nº107 o 109 de AFE, que eran los dos que estaban incendiados en esa época, pero se desconoce cuál de los dos era.

UTE pretendía con este vehículo, sustituir a los trenes con locomotoras, y operar con el Brill 55 y el autovía los servicios, pero el proyecto se canje se canceló y el Brill 55 jamás llegó. Esta es la última información que se tiene de los trenes de Rincón del Bonete, si hay más datos del coche motor, pero del servicio de trenes, se desconoce si la locomotora de UTE volvió y cuando se fue la D38, pero la misma fue dada de baja por AFE en 1960.

La Creciente de 1959:

A principios de la década del 50, UTE presentó un proyecto para aumentar el Dique a Riviera y Urbanización en las proximidades de la usina, lo que tenía como cometido desmantelar y demoler la amplia mayoría de la infraestructura ferroviaria existente. Según un plano de la propia UTE fechado en marzo de 1954 en referencia a este proyecto, se habla de que la Usina Provisoria, que era además el garaje del Coche Motor, había sido demolida, de ahí en más, el coche motor pasó a dormir a la intemperie junto a la estación o "garita", o debía ir a dormir al taller junto a la represa, y muy posiblemente, fue aquí que se haya retirado la mesa giratoria y demás elementos.

La idea era también demoler la garita (estación Rincón del Bonete), el tanque de agua y el puesto policial que era una estructura de madera junto a la vía que comunicaba con la sala de máquinas, antes de arrancar la gran rampa de descenso, pero lo más llamativo, es que se expresa que próximamente también serían levantadas las vías que ingresaban a donde estaba la garita (estación Rincón del Bonete…). Al parecer, de este proyecto casi nada se concretó, tomando en cuenta que tanto el tanque de agua como el edificio de la garita, sobreviven hasta la actualidad, y que las vías que comunicaban con la sala de máquinas de la represa, existían en 1959, porque por ahí bajaron vagones de AFE, ante un hecho insólito que explicaremos más adelante. Aunque, la gran incógnita es cuando fue desmantelada la mesa giratoria; pero por lo pronto, de ser retirada a comienzos de los 50, se entiende que la locomotora de servicio, estaba a partir de ahí, obligada a circular en reversa, al volver a Rincón del Bonete, ya que al no existir triangulo en ninguno de los dos extremos del recorrido, era imposible girarla, mientras que, para girar el coche motor, se usaba lógicamente su gato, tanto en Paso de los Toros como aquí.

En el mes de abril de 1959 se registró una creciente sin precedentes en el Río Negro, el segundo río más caudaloso del Uruguay, producida por intensas lluvias que cayeron casi ininterrumpidamente desde fines del mes de marzo a fines del mes de abril causando grandes daños en todos los puntos de Uruguay y provocando el desborde e inundación de la Central Hidroeléctrica Rincón del Bonete y su población adyacente.



Los vagones de AFE intentando salvar los equipos de regulación de velocidades de las turbinas

En el norte del país las lluvias registradas solo en abril arrojaron en resultados, un promedio superior a 600 mm, y en la zona de Tacuarembó Chico se registró el máximo absoluto de 1200 mm. La lluvia promedio anual en esa región totaliza 1100 mm, es decir que en el mes de abril de 1959 llovió más de lo que normalmente llueve en 6 meses. Las lluvias que se registraron entre los días 24 de marzo y el 23 de abril alcanzaron un promedio de 608 mm para toda la cuenca, provocando una fuerte creciente en el Río Negro que excedió el doble de los caudales máximos anotados en 50 años de observaciones, y excedió ampliamente las previsiones del proyectista de la obra, el Dr. Ing. Adolfo Ludín, ingeniero alemán que había estimado la creciente máxima a producirse, una vez cada mil años, en 9.000 m3/s.

Los vagones de AFE intentando salvar los equipos de regulación de velocidades de las turbinas



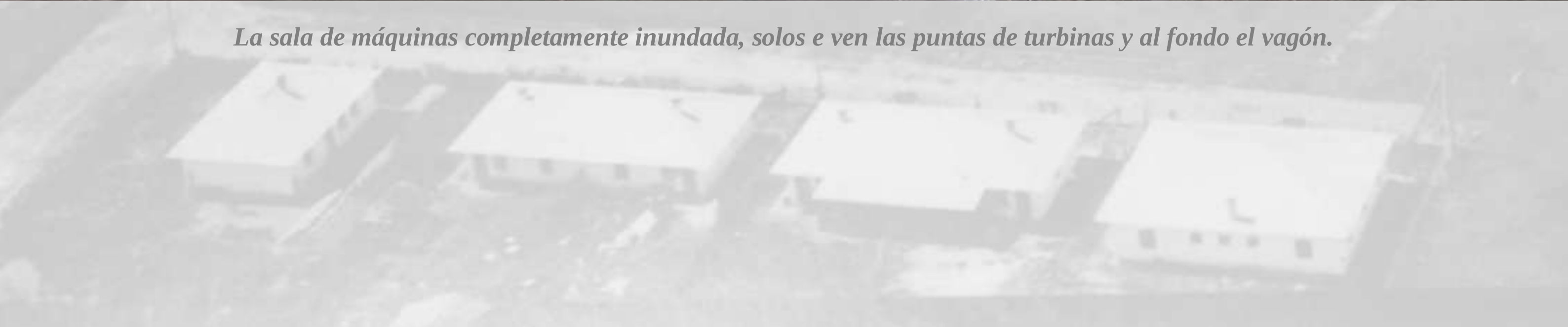
En el momento más trágico, el agua sobrepasa el embalse de la represa destruyendo todo a su paso.

La represa totalmente colapsada por las fuertes aguas y el lago desbordado.

De no haber existido la retención de la represa de Rincón del Bonete, actuando como amortiguador, las consecuencias de la creciente hubieran sido terriblemente catastróficas para la ciudad de Paso de los Toros, ubicada aguas debajo de la represa, además de que hubieran afectado de igual manera a la ciudad de Mercedes. Las intensas lluvias comenzaron en verdad los días 7 y 8 de abril, con 82 mm de precipitaciones en esos días. El lago de la represa, con nivel en la cota +79,00 m comenzó a subir rápidamente, estando cerrado el vertedero.

El día 8 de abril los cálculos indicaban que sería necesario abrir las compuertas del vertedero, porque el agua rebasaría la cota +80,00 m. Dado que en ese momento estaba en construcción la Represa de Rincón de Baygorria, la jefatura de la Central Rincón del Bonete, en conjunto con la dirección de la obra de Rincón de Baygorria, decidieron abrir las compuertas el día 10 a las 24:00, con una apertura parcial de 0,9 metros, dando el tiempo necesario para cumplir con los avisos radiales obligatorios a los habitantes de Paso de los Toros. En estos avisos se comunica la apertura de las compuertas, dado que se vio afectado en forma considerable el nivel de las aguas del Río Negro en Paso los Toros y zonas aledañas. La apertura se mantendría mientras no fueran copiosas las lluvias aguas debajo de la Central Rincón del Bonete, para evitar inundaciones innecesarias y daños mayores.

La sala de máquinas completamente inundada, solos e ven las puntas de turbinas y al fondo el vagón.





La sala de máquinas completamente inundada, solos e ven las puntas de turbinas y al fondo el vagón.

El día 9 llovieron 65,4 mm y el lago subió a razón de 1 cm por hora aproximadamente, las abundantes lluvias no fueron tomadas en cuenta en forma inmediata debido a que el temporal cortó de forma momentánea las comunicaciones telefónicas. El miércoles 15 de abril el gobierno nacional decretó Medidas Prontas de Seguridad, creando un Estado Mayor Interministerial a cargo del General José Luis Ramagli. El Ministerio de Defensa Nacional integró un Comando Único que tenía a su cargo la coordinación de operaciones de socorro y asistencia social a los damnificados.

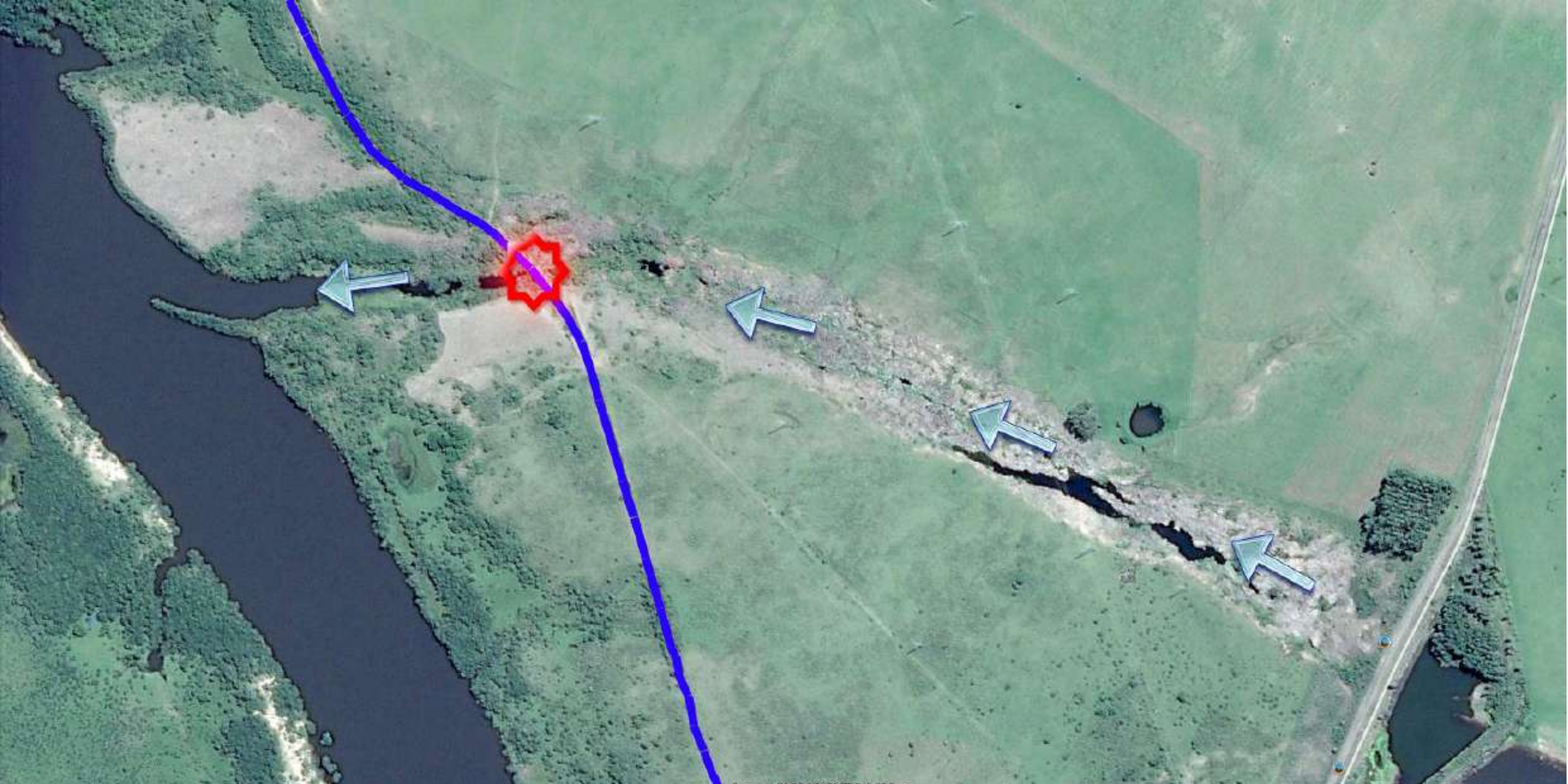


La Garita o Estación Rincón del Bonete durante las inundaciones de 1959… ni ella se salvó de las aguas… mientras que el autovía, permaneció en Paso de los Toros…

Las medidas prontas de seguridad estaban destinadas a prevenir posibles perturbaciones del orden público, como consecuencia de la situación de emergencia que se vivía en Uruguay a causa de los temporales y ciclones que azotaban a toda la república, situación que jamás se había registrado anteriormente. El día 16 de abril el lago de la represa, siguió aumentando el caudal rápidamente, a pesar del desagüe por el vertedero y por las turbinas, subiendo a razón de 40 cm por día.

El día 17 a la hora 18:00 el Directorio de UTE y el Consejo Nacional de Gobierno emiten la orden de dinamitar el dique lateral de tierra de la represa que estaba cercano al terraplén de la línea férrea que comunicaba Paso de los Toros con la Represa, en un intento por aliviar el caudal de agua que desbordaba la misma, evitando una posible rotura del dique de hormigón y que un aluvión de agua mucho mayor se abatiera sobre Paso de los Toros causando un terrible desastre. La urgente voladura del dique de tierra, para salvar a la ciudad de Paso de los Toros de la rotura del dique principal, sería denominada como *“Operación Terraplén”.*

El día 18, ante la incertidumbre de si el dique de la represa soportaría el embate de las aguas, y con la finalidad de no poner en riesgo la vida de 12.000 personas, el comando el Ejército Nacional procedió a la evacuación de la población de Paso de los Toros y Mercedes.



Una herida que no cierra, a pesar de que pasaron ya más de 50 años de las inundaciones de 1959, la marca por donde corrió el agua luego de la operación terraplén, quedó grabada hasta nuestros días en el suelo, producto de la fuerza del agua. La franja azul, muestra por donde discurría la vía del tren, y el círculo rojo, donde fue que se destruyó el terraplén ferroviario producto de las furiosas aguas.

En los días previos, y temiendo lo peor, los niños de estas ciudades iban a la escuela con un cartel colgado del cuello o en la ropa que indicaba su nombre, y una dirección a donde enviarlo en la ciudad de Montevideo (en caso de evacuación), donde serían recibidos por los parientes si al momento de la evacuación los niños tuvieran que ser sacados separados de sus padres.

Para evacuar la ciudad de Paso de los Toros, se corrieron 6 trenes por parte de AFE, en un solo día, algunos de ellos, estaban desde hacía ya días, esperando la orden de partida en la estación. El primero de ellos, compuesto por 15 salones, transportando 1800 personas hacia Montevideo, el segundo de ellos, compuesto por 10 salones, llevando 600 personas, mientras que el tercero también con 15 salones y 1800 personas, el cuarto con 12 salones y 1000 personas, el quinto, con 15 salones llevó a 200 personas, mostrando ya que ese bajo número era porque no quedaba nadie en la ciudad… y el sexto fue un coche motor que se llevó de regreso a Montevideo a los Periodistas que cubrieron los terribles acontecimientos, todas esas personas fueron trasladadas a Montevideo, mientras que la junta local de paso de los toros, que había sido sustituida por el ejército, se trasladó a la estación ferroviaria de Chamberlain que era la primera estación al norte de Paso de los Toros, y ahí se estableció el comando, siempre teniendo como idea que la represa de Rincón del Bonete, colapsara.

El ferrocarril fue el único medio capaz de trabajar bajo esas condiciones, pues las carreteras de la época estaban todas cortadas por las crecientes. Según explicaba el Sr. Mario Pienovi *"En 1959 las rutas nacionales eran en su mayoría de balastro y con puentes sumergibles, el bitumen llegaba en la Ruta 3 hasta San José, Ruta 2 hasta Cardona, Ruta 5 hasta La Cruz unos kilómetros adelante de Florida, en la Ruta 8 hasta Minas y en la Ruta 9 hasta San Carlos, la Ruta 6 hasta San Ramón y la Ruta 7 hasta Tala. Sólo la Ruta 1 era de hormigón hasta Colonia. Las rutas transversales eran de bitumen sólo en el departamento de Canelones"*



Imagen del coche motor ya abandonado detenido frente a la garita (Estación Rincón del Bonete)

Al mismo tiempo, se inició la evacuación de 122 personas; funcionarios, mujeres y niños de la población de Rincón del Bonete, los cuales fueron radicados provisoriamente en el Parque de Vacaciones de UTE, en la ciudad de Minas, departamento de Lavalleja.

Ese mismo 18, se deja de generar con las turbinas de la represa de Rincón del Bonete, y se comienza el desmontaje de las bombas del sistema de regulación y el gabinete del regulador de velocidad de las turbinas, los que son mantenidos en seco en 2 vagones de ferrocarril que AFE había cedido para dicha tarea, los que cruzaron antes de ejecutarse la voladura del terraplén lógicamente. Se trataba de dos vagones baranda baja, uno de ellos era el Nº6703 y el otro se desconoce cuál era, pero toda la sala de turbinas de la represa, ya se encontraba totalmente sumergida bajo las aguas, estando por arriba del nivel de las mismas, las puntas superiores de las 4 turbinas, mientras que los 2 vagones, a pesar de que ya se encontraban con sus bogies sumergidos, sus bastidores aún permanecían fuera del agua, cuidando celosamente los costosos equipos sobre ellos.

La idea original había sido que los vagones pudieran ser retirados del lugar por una locomotora de AFE, sin embargo, o fue bien por la voladura del terraplén, o fue por que las aguas subieron más rápido, pero para los vagones les fue imposible escaparse con los equipos de la represa por la vía férrea antes de ejecutar la operación Terraplén, y al no poder salir, permanecerían adentro de la sala de máquinas de la represa, semi sumergidos bajo las aguas hasta que la tragedia terminara, ya que era imposible llegar por vía hasta la sala de máquinas porque toda la gran S por donde descendían los trenes hasta la sala de turbinas, ya estaba totalmente sumergida bajo el agua.



Toma más de cerca de la imagen anterior, posiblemente, sea la última fotografía tomada a él.

Llegó la hora de poner en marcha la operación terraplén, procediendo de acuerdo a lo previsto, a destruir una parte del terraplén que formaba el dique lateral, ubicado algunos cientos de metros más arriba del terraplén del ferrocarril. En horas de la tarde del 19 de abril se destruyeron unos 50 metros de terraplén con el uso de maquinaria pesada y explosivos, sin embargo, la explosión no tuvo nada de espectacular ni trascendente e inmediatamente a la voladura, solamente un magro caudal de 1.500 m3/s se escapó por la brecha abierta, en comparación a los 9.000 m3/s que pasaban por el dique y el vertedero. Cuando se ejecutó la "Operación Terraplén" las aguas al bajar por el desagote creado, erosionaron y terminaron destruyendo un sector del terraplén de la vía que comunicaba Paso de los Toros con la represa, generándose un hueco en el mismo de aproximadamente unos 40 metros de largo, quedando las vías colgando.

El día 20, el lago llegó al nivel de cota +83,89 m a las 07:00 AM, subiendo 54 cm en 24 horas. Se advirtió así del inevitable desborde del lago por encima de las partes más bajas del dique que se encontraban a nivel +84,30 m, lo que se produjo alrededor de la hora 17:00. A partir de ese momento el río subió rápidamente, de modo que, al día siguiente el 21 de abril, cubría ya la explanada de aguas abajo e inundó la Central, entrando el agua por la fila más baja de los ventanales abajo del edificio.



El tope de lo que alguna vez fue el ingreso al ramal a Rincón del Bonete, el mismo fue destruido en 2019 para las obras de UPM. Aquí paraba el coche motor (Fotografía de Fabian Iglesias)

En las horas de la mañana, el personal de la Central y los últimos familiares de los mismos fueron evacuados de la población de Rincón del Bonete, por medio de un puente aéreo. El lago alcanzó el máximo el día 23 a la hora 10:00 AM con una cota +85,00 m, mientras que el río llegó al máximo de +67,90 m, a 3 metros por encima de la explanada y casi 7 metros por encima del piso de la sala de máquinas donde se ubicaban los 4 generadores de la Central. La ciudad de Paso de los Toros si bien no fue totalmente inundada al desagotar el embalse, gran parte de la misma fue sumergida, la estación del tren quedo totalmente inundada, el agua llegó a subir hasta un tercio de la altura de la pared de la iglesia.

A pesar del fuerte impacto, la represa soportó la crisis, ya que, de haber cedido, habría sido un desastre de escala inigualable. De todas maneras, la inundación dejó secuelas, las aguas tardaron muchos días en bajar a causa del volumen de agua recolectado por el propio Río Negro y sus afluentes, como el Río Yí, a lo que se sumó la creciente del Río Uruguay, del cual el Río Negro es afluente. Frente a las ciudades de Salto y Paysandú, el nivel subió 18 metros. La catástrofe dejó sin viviendas a miles de habitantes, sin comunicaciones y sin energía eléctrica a casi el 50 % de la población, al no contar con la generación de la Central Rincón del Bonete, contándose solamente con la central térmica Central José Batlle y Ordoñez en Montevideo.



Un puente que sobrevivió del ramal a Rincón del Bonete. (Fotografía de Leonardo San Martin)

Cuando la inundación terminó, los dos vagones que permanecieron adentro de la sala de máquinas de la represa, fueron desarmados y cargados sobre un camión luego para ser devueltos a AFE, ya que al romperse el terraplén de la vía que llegaba a la represa, era imposible ahora que volvieran a circular trenes. Vale aclarar que las bombas del sistema de regulación que salvaron los vagones de AFE, hasta el día de hoy continúan prestando servicios en la represa y gozan de muy buena salud.

Evidentemente todo el desastre sacó de servicio a la central hidroeléctrica Rincón del Bonete, contando esto como uno de los tantos daños y perjuicios sufridos en todo el territorio. Se hacían apagones zonales programados, ya que, al carecer de la represa, la situación energética era drástica y por ende las medidas también lo eran.

Para junio de 1959, UTE dispuso la constitución de una Comisión de Recuperación de Obras de la Central Rincón del Bonete, a fin de reintegrar al servicio lo más rápidamente posible, dicha planta además de proseguir con las obras de construcción de la represa de Rincón de Baygorria, siendo estimados en U$S 600.000 (Al valor del dólar de 1959) los costos para los trabajos de reconstrucción necesarios en la represa Bonete. Los primeros trabajos consistieron en el reacondicionamiento de los transformadores de servicio y el generador con motor diésel, existente para casos de emergencia, a los efectos de contar con energía en la planta y la población, para comenzar las tareas de recuperación.



El Puente de Servicio de Trocha Angosta, arrasado también por las inundaciones de 1959

El lugar donde se realizó la voladura de la Operación Terraplén, había causado una enorme brecha en el terraplén por donde pasaba el camino, dejando así incomunicada por vía terrestre a la Central y población de Rincón del Bonete, por lo que, el transporte por medio de autobuses y menos que menos, por el ferrocarril, era imposible en ambos casos. Para poder cruzar, se llegaba en autobuses, estos, dejaban a los pasajeros en la brecha, los mismos abordaban el remolcador Don Pancho, y este los transportaba entre la brecha y la Central. El día 17 de julio se implementó una improvisada ataguía de piedra y tierra, empleándose en cada extremo de la brecha, camiones y maquinaria aportada por el Consorcio Rincón de Baygorria, dos palas mecánicas y camiones con volcadora. Ataguía en forma de semicírculo de 120 metros de longitud, esta contención permitió construir un nuevo terraplén (donde se encuentra hoy la actual carretera pavimentada), que funcionaría a futuro como vertedero auxiliar de voladura, en caso de repetirse una crecida similar a la de 1959.



Garita que servía de "Estación del Tren" en bonete… en 2008 (Fotografía de Leonardo San Martin)

El Fin de la Vía

No está claro que fue lo que pasó después de las inundaciones de 1959 con el ferrocarril de Rincón del Bonete, por un lado, se sabe que ya desde comienzos de los años 50, mas precisamente en 1952, se hablaba tibiamente, de sustituir a algunos de los servicios de estos, por servicios corridos por "Alguna Empresa de Autobuses", lo cual era hasta lógico, tomando en cuenta los altísimos costos de operación del servicio ferroviario, destacando por fuera de eso, las operaciones del coche motor, que eran sensiblemente muchísimo más económicas que las corridas con locomotoras y salones.

Cuando ocurrieron las inundaciones de 1959, en algún momento, alguien decidió enviar el autovía hacia Paso de los Toros, desconociéndose si el mismo quedó donde estaba el pequeño apeadero para que subieran y descendieran los pasajeros, o si directamente, fue a parar a la remesa de Paso de los Toros de AFE, pero si es sabido que el mismo, fue retirado intencionalmente de Rincón del Bonete, para evitar que quedara al alcance de las aguas. Respecto a las dos locomotoras de UTE… la RIONE Nº4, había sido vendida por la propia UTE a la ANCAP, en 1955, mientras que ocurrió con la otra, de la cual no se sabe cuál maquina era, es todo un misterio, pero según recordaba el señor Mario Pienovi, llegó a ver una locomotora abandonada en la década del 60 en la represa, lo que dejaría la pauta de que, quedó sumergida bajo las aguas en algún lugar.



El viejo andén de la foto donde se ve al coche motor estacionado ahí ya abandonado. Fotografía de 2009 tomada por Fabian Iglesias.

El coche motor, o autovía, fue regresado a Rincón del Bonete, en algún momento posterior a las inundaciones de 1959, pero no regresaría por sus medios. Se lo intentó pasar de alguna manera, por sobre el terraplén dañado, pero no se pudo, y al final, se lo subió a un camión por medio de un güinche, y cuando se logró restablecer la comunicación terrestre con la represa, se lo hiso llegar a la zona, y se lo dejó abandonado en la parte posterior de la garita o estación Rincón del Bonete, como esperando tomar servicio una vez más, pero esto jamás ocurrió.

Que se sepa, nunca más volvió a funcionar luego de las inundaciones de 1959, por la sencilla razón de que lo mismo que el realizaba por la vía, era ahora realizado por autobuses, de forma más eficiente y rápida, aunque tomando en cuenta que la vía existió hasta 1967, no sería de extrañarse que en algún momento el vehículo haya realizado algún último recorrido, para despedirse de la tierra que lo vio nacer.

Se cree que luego de esto, nunca más volvió a funcionar, pero es solo una suposición, ya que carecemos de cualquier dato oficial de la propia UTE, desde 1958 en adelante, por lo que, es difícil saber qué fue lo que pasó luego de volver a la represa, y la misma historia se da con la locomotora de servicio, la cual, al parecer, habría quedado en la represa cuando la inundación junto con el salón de pasajeros amarillo.



El viejo andén comenzado a ser limpiado para retirar las piedras y parquizar la zona, en 2010
(Fotografía de Pablo de Vita)

Por su parte, UTE le solicitó al parecer a la propia AFE, que se encargara de reparar el daño causado en los 40 metros que fueron erosionados del terraplén de la vía férrea, que comunicaba con la represa, permitiendo que se volviera a poder comunicar a la misma, con la ciudad de Paso de los Toros, por Ferrocarril. Esto tiene que a ver sido a finales de 1959, lo cual no tiene mucha lógica viendo lo que ocurriría luego, pero el daño si fue reparado a diferencia de lo que comúnmente se cree.

Aun así, por alguna razón posiblemente de falta de interés por parte de la propia UTE, con terraplén reparado incluso, se cree que luego de las inundaciones, salvo algún tren de AFE, no volvieran a cumplirse nunca más, los servicios ferroviarios internos de UTE entre la represa y la ciudad de Paso de los Toros. El otro factor que recibió severos daños y que, en este caso, jamás serian reparados, fue el pequeño puente ferroviario de servicio (usado tiempo antes por las locomotoras de 914 mm), ubicado aguas debajo de la represa que comunicaba con el vertedero.



Al menos en 2009, muchos de los cambios y vías de trocha estándar, sobrevivían abandonadas en una cantera cercana a la represa (Fotografía de Fabian Iglesias)

El propio ingeniero Roberto Maisonnave fue quien entendió que la utilización la comunicación ferroviaria desde la ex línea del Ferrocarril Central del Uruguay, ahora AFE, a la Represa de Rincón del Bonete, operaba a costos demasiado altos, por lo que propuso la erradicación de todo el ramal privado cambiando la modalidad por ómnibus, cesando el servicio aparentemente, incluso antes de las inundaciones de 1959, pero en 1958 se sabe que aun corría ya que fue cuando se le solicitó a AFE la locomotora D38 para cumplir con el mismo, mientras se preparaba la máquina de servicio.

Por aquellos años, ya había tramos que habían sido desmantelados, no de la línea principal, pero sí de desvíos y vías auxiliares. La implementación de mejor caminaría en la década del 50, cambió la forma en la cual se podía acceder a la represa, y finalmente el tren fue reemplazado por la utilización de ómnibus, camiones y automóviles, desde Paso de los Toros, aunque sigue siendo un misterio, hasta cuando operaron los trenes de UTE. Así se dio como concluida y de forma definitiva, a pesar del enorme gasto de recuperar el terraplén dañado, el vínculo de los Ferrocarriles Uruguayos, con Rincón del Bonete.



Uno delos autobuses Nicola, que reemplazó a los trenes, en el servicio a Rincón del Bonete (Fotografía tomada el 15 de septiembre de 1968, por Rómulo Guerrini)

Una de las empresas de ómnibus que comenzó a operar en ese entonces a la represa de Rincón del Bonete, fue la empresa MINUANO, en sustitución del servicio ferroviario; el fundador de esta empresa, fue el Sr. Miguel Angel Pizzurno. Minuano como tal, inicio el transporte de pasajeros de Minas a Montevideo o viceversa, siendo el coche Nº101 de la empresa, la primera unidad, que hizo el viaje inaugural desde Plaza Independencia a Minas. En 1960, esta empresa pasa a cumplir los servicios a Rincón del Bonete que antes cumplía el tren, llevando ahora ella a los funcionarios de UTE y pobladores de Rincón del Bonete hasta Paso de los Toros. En el año 1960 en Rincón del Bonete operaban 3 coches, dos de servicio y uno de reten. Los coches números; 243, 1019 y 11045. En 1961 se reemplazan por otros tres coches; el 107 de 49 asientos, el número 11058 de 49 asientos, y el 132 de 35 asientos. En esos años la población superaba las 400 personas y arriba del centenar de funcionarios, lo que requería dos coches en una frecuencia de 8 viajes de ida y vuelta por día cada coche. En viajes de duración 20 a 25 minutos, y horarios que cubrían el día, altas horas de la noche y la madrugada, no dejaban margen necesario y normal de descanso a los dos choferes, situación resuelta en 1962 con tres choferes, y años más tarde por la reducción de frecuencias nocturnas. El camino entre Paso de los Toros y la represa, era de balastro grueso, sin resolver debidamente los badenes y desagües hoy existentes, causando que las dificultades fueran frecuentes e importantes, roturas mecánicas, neumáticos y roturas de ejes, lo que terminó obligando a UTE a alternar el servicio con ómnibus de la competencia; la empresa "Ciudad de Durazno". Pero a pesar de todo esto, la empresa Minuano seguiría operando el servicio por muchísimos años más.



Una rueda de algún vehículo ferroviario, abandonada en 2009 adentro de la cantera.
(Fotografía de Fabian Iglesias)

Respecto al material rodante que era propiedad de UTE, hay escasos datos al respecto; la locomotora RIONE como ya se dijo, fue vendida en 1955 al parecer, a ANCAP, y este la usó unos años, hasta que fue desmantelada en la década del 60 en Paysandú. El salón de pasajeros de fabricación propia, conocido como “vagón amarillo” fue destruido en las inundaciones al encontrarse en la parte inferior de la represa y lo que quedaba de él, fue desarmado por personal de la UTU (Universidad del Trabajo del Uruguay) sin mayores datos al respecto.

De la zorra no hay ningún dato de cómo fue su final, en cuanto al remolque, se sabe que hasta 1979 o 1980 aun sobrevivía, estaba tirado en una cantera abandonada, de las varias que existían en las cercanías de la represa, y respecto al legendario Autovía o Coche Motor construido en Rincón del Bonete… Hay una conocida fotografía que posiblemente sea la última toma que existe del coche motor, donde se lo ve abandonado detrás de la Estación Rincón del Bonete, con su cabina en dirección a Paso de los Toros. Llama la atención que pareciera faltarle el capot del motor, estando el área tapada con unas viejas lonas, pero denotando la falta de actividad del vehículo, por el nivel de los pastos de las vías, delante de él, además de que se aprecia que su foco principal, está roto, y solo sobrevive el portalámparas vacío.



Los años pasaron, el coche motos hace décadas que se marchó para nunca más volver, pero la garita o estación Rincón del Bonete… sigue ahí…

La imagen coincide con el recuerdo de gente que lo conoció y hasta llegó a conducirlo; ahí en ese mismo lugar, le fue retirado el motor, permaneciendo abandonado un largo tiempo, hasta que a alguien se le ocurrió la clásica idea de siempre, llevarlo al taller mecánico, al mismo lugar donde había nacido aproximadamente 20 años antes, y desmantelarlo, bajo la consigna de que ya no se lo volvería a utilizar. Nació y murió irónicamente, en el mismo lugar, y hasta donde se sabe, toda su vida se desarrolló a lo largo de 12 kilómetros, salvo alguna excepción como cuando viajó a Churchill y valla a saber a dónde más, pero se cree que jamás salió a lo largo de su corta vida, del departamento de Tacuarembó. Un obrero y vecino de la zona llamado Pedro Nery Sánchez Cancela, que vivió en Rincón del Bonete durante 40 años siendo su padre durante muchos años conductor del coche motor e incluso él llegó a conducirlo, recuerda que se enteró que el “autovía” había muerto, porque cuando entró un día al taller, allá por finales de 1959, se llevó la desagradable sorpresa de ver una chapa de color verde, totalmente lisa contra el suelo, que era la chapa que lo había recubierto a lo largo de su vida. Final triste para un vehículo que se convirtió en parte de la comunidad de Rincón del Bonete. Dos de los asientos del salón del coche fueron llevados al Bar de la Playa, en este lugar, el inolvidable "Parda" Rosano cumplía con sus funciones de guardavida, mientras que en la sección de “Locomoción” de UTE (que fue como pasó a conocerse al antiguo taller, donde había sido construido el autovía), ubicada al lado del Club de Rincón del Bonete, existían otros dos asientos de los que había usado el ya desaparecido autovía de UTE.

Desmantelamiento del Ramal Ferroviario de UTE

En lo que respecta a la infraestructura, afortunadamente contamos si con muchos más datos al respecto.

A principios de 1966, UTE comienza negociaciones con AFE, para firmar un acuerdo de canje de material de vía, concretando dicho acuerdo en septiembre de 1966, pero siendo el mismo, bastante llamativo. AFE se comprometía a desmantelar toda la traza ferroviaria del ramal de Rincón del Bonete y sus vías auxiliares, además de llevarse también material suelto, de vía, como ser eclisas, cambios etc, quedando a costo de AFE toda la obra. En contra parte, UTE recibía a cambio, material ferroviario de igual valor, pero la diferencia radicaba, en que el material que AFE entregaría a cambio, seria de mayor uso, con 20 y 32kgs por metro por 5 metros de largo.

Este material entregado por AFE, no sería retirado por UTE de forma inmediata, sino que el mismo, permanecería en dependencias de AFE en los talleres Peñarol, y UTE por su parte, podría ir retirando el mismo, de forma paulatina según fuera siendo necesario. La razón por la que UTE pretendía hacerse con estas vías ferroviarias, no era para volver a correr ningún servicio ferroviario propio ni mucho menos, sino que, le eran más útiles este tipo de vías que AFE le ofrecía, ya que los rieles, serian empleados por UTE, como postes, para electrificación en zonas rurales.

AFE comenzó los trabajos de desmantelamiento del Ramal Rincón del Bonete, en 1967, quitando todas las vías del trayecto desde el cambio de entrada en la línea principal en la línea a Rivera, y reutilizando las mismas en distintas partes de sus líneas. Hasta 2019, se conservaba aun la aguja que daba ingreso al ex ramal a Rincón del Bonete, terminando a pocos metros en un tope. Esto fue quitado cuando se realizaron las obras para el Tren de UPM, llamado Proyecto del Ferrocarril Central. Actualmente aún son visibles dos puentes que no fueron retirados del ramal, y claro está, y las vías que están abajo contra la sala de máquinas, las que no fueron retiradas al estar las mismas, embutidas en el pavimento.

Lo que, si es conservado aun, es el edificio que auspiciaba como estación para el coche motor, los andenes de piedra que se encontraban detrás de la misma donde se formaba el triángulo, y lógicamente, los recuerdos de todos quienes llegaron a conocerlo y viajar en él. El autovía, o coche motor de Rincón del Bonete… fue un caso atípico de un vehículo raro, construido de forma humilde, y que duró pocos años, se calcula que existió por unos 20 años aproximadamente, si es que fue construido en 1939 y desguazado en 1959. Es una lástima incluso que no se lo hubiera preservado, ya que, fue tan famoso y útil, que talvez buscarle un lugar para que las nuevas generaciones lo hubieran podido conocer, no hubiera sido mala idea, pero en aquellos, años, el concepto de historia y patrimonio no estaba para nada de moda, y cualquier cosa vieja era considerada sin valor.

La historia de él, fue una historia sencilla, una historia de un vehículo ferroviario que se desarrolló a lo largo de únicamente 12 kilómetros, 12 kilómetros a donde este singular autovía, o coche motor, recorrió cientos de veces ese trayecto, llevando y trayendo gente, paquetes, etc. Es poco conocida su historia ya que nunca fue una unidad de amplia influencia, solo cumplía servicio para quienes lo fabricaron, y más cuando

han pasado más de 60 años de su desaparición física, por lo tanto, siendo un vehículo que nació y murió en el mismo lugar, solo quienes viajaron en él, suelen recordarlo. Hoy día, es simplemente una leyenda su existencia, y la existencia del pueblo que lo vio pasar, ya que todo el pueblo de Bonete, se encuentra abandonado con excepción del almacén, y en la mayoría de los edificios se lee la leyenda "Peligro de Derrumbe".

Olvido de un pasado glorioso en una zona que es de profundas bellezas naturales, pero que hoy día solo sobrevive la represa operando como el primer día… aunque… según cuentan algunos viejos ex pobladores, si se deambula por la zona del abandonado poblado, en las noches de verano y cuando el viento sopla calmo del lado de la ciudad de Paso de los Toros, pareciera que se siente el ronronear de un viejo motor Ford V8, circulando en dirección al pueblo fantasma…

Fabián Iglesias – Archivo del Transporte Uruguayo.



Agradecimientos Especiales:
Alan Jhonn Aguiar Schwyn
Adriana de Palleja
Dardo Azambuya
Edgar Mazza
Enrique Bianchi
Eduardo Madueño
Fabián Rocha
Gunnar Gil
Guillermo Kruse
Gastón Larzabal
Halaor Mazza
Héctor López
Horacio Rodríguez (Foro Grandes Deportistas que dio Paso de los Toros)
Héctor Ormaechea
Ítalo Sorrentí
Juan Rocca
Julio Cesar Villalba Otormin
Leonardo San Martín
Lucía Dolores Kalchgruber Campiglia
Milton Shorencen
Mauro Basignani
Milka Pérez
Mario Marotti
Mario Pienovi
María Julia Rodríguez
Marthucha Rod
Roberto Maisonnave
Richard Patisson
Raul Rosano
Silvia Pereira
Oscar Bagnasco
Pablo De Vita
Tabaré Bordach
Raul Bertola
Richard Leal
Pedro Nery Sánchez Cancela (Ex Trabajador de Bonete)
Personal de Remesa Paso de los Toros
Werther Halarewicz

Y un muy especial agradecimiento, al señor **Pablo Thomasset Trakalo**, del Museo de Rincón del Bonete, por cedernos tan gentilmente, mucho del material que hiso posible realizar este trabajo

Fuentes:

Enciclopedia Wikipedia - www.wikipedia.com
Archivo SODRE
Archivo CINEMATECA
Archivo EL DIA
Libro Rincón del Bonete - RIONE (Julio 1949) (Biblioteca de UTE)

EL COCHE MOTOR DE RINCÓN DEL BONETE

Versión 1.1
Actualizada al día 16 de enero de 2022

Imagen de Portada, Coche Motor detenido en la Estación R. Bonete
Imagen de Fondo, Diagrama de Vías de la Represa

Contacto: atuproducciones@gmail.com

YOUTUBE:
http://www.youtube.com/user/metalifabio
http://www.youtube.com/user/atubusuy

FACEBOOK:
http://www.facebook.com/#!/profile.php?id=1840672675

